15e Année — N° 703

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

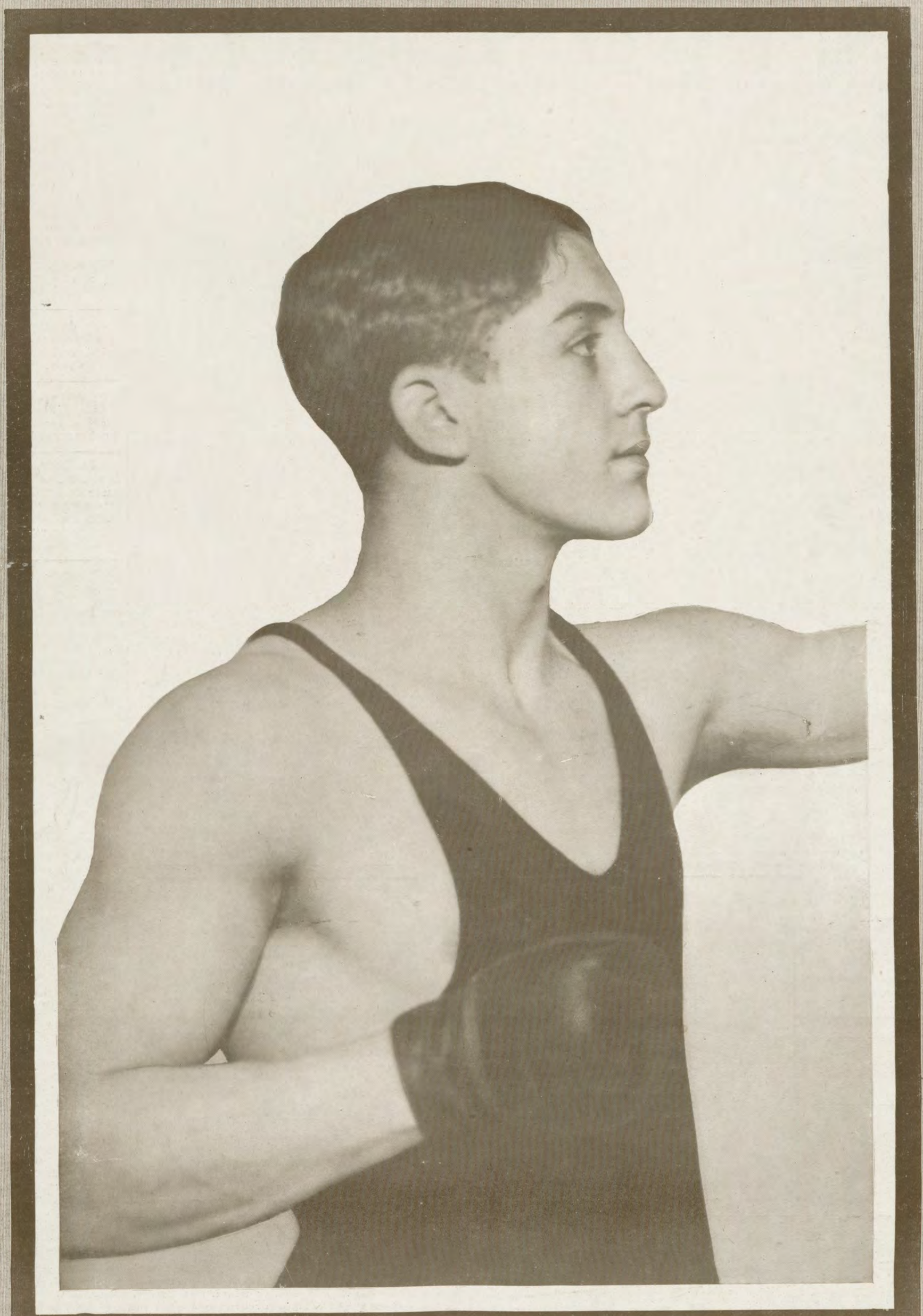
Tous les Samedis

9 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR

En supplément
4 PAGES EN COULEUR :
Le match Carpentier-Sullivan.

En supplément
4 PAGES EN COULEUR
Le match Carpentier
Sullivan.



LE BOXEUR GEORGES CARPENTIER

Le 29 février, à Monte-Carlo, pour la seconde fois de la saison, Georges Carpentier est proclamé champion d'Europe.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE

DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI

Opérettes & Comédies & Ballets

GRANDS OPÉRAS

Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

Concerts classiques de Musique ancienne et moderne

Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.

Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var.
Tir aux Pigeons & Aviation & Lawn-Tennis.
Meeting des Canots automobiles.
Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

Officiers Ministériels

BOULOGNE-S.-SEINE Maison de rapport, 3, ru Théodore. R. b.: 12.040 f M. à p.: 140.000 fr. A adj s. 1 ench. le 18 mars 1912 à 1 h en l'étude de Me Loyseau, not. à Boulogne-s.-Sein

Etude de Me Thoreau, avoué à Tours, 73, rue Marceau A vendre, après saisie immobilière, le 16 mar à midi, à la barre du Tribunal civil de Tour

1° LE CLOS DU VIGNEAU, premier des grand crus de Touraine situé co- **VOUVRAY.** 6 hectares de vigne, clos teaux de de murs et treillages, vue splendide sur la Loire. Mise à prix : 5.000 fr 2° *Le Domaine des Herbes Blanches. La Ferme d Cassoir* et diverses parcelles de vignes, terres e bois, à Vouvray et Rochecorbon.

S'adresser à Me Thoreau, rédacteur du cahie des charges et à tous les avoués de Tours, qui on seuls le droit de porter des enchères.

Propr. de rapport à Paris, 15, **R. CARDINET** Rev. : 70.200 f M. à p.: 855.000 Prêt de 400.000 fr. à 4,20 0/0 Adj. s. 1 ench. Ch. not. Pari 26 mars 1912. Me Jousselin, not, 21, pl. de la Madeleine

MAISON 22, rue Berthollet. Contenance : 634 mètres. Rev. br. : 16.132 fr. M. à p. : 150.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris. 26 mars. S'ad. not. Mes Vigier et Père, 9, pl. des Petits-Pères, dép. ench.

Etude de Me Cohades, avoué à Montargis.
A vendre, le dimanche 31 mars 1912, à 2 heures étude de Me Collard, notaire à Courtenay (Loiret)

CHATEAU ET DOMAINE DE SAINTE-ANNE,

près Courtenay. Terres, bois, pièce d'eau : 228 hectares Belle Chasse. Mise à prix : 260.000 francs.

1o Propriété à Levallois, 75, rue Chevallier, 160 m. env R b. : 1.400 fr. M àp. : 15.000 f. 2° Terr. à Aubervilliers 25, r. du Midi, 722 m. env. libre. M. à p. : 14.000 fr Adj. Ch not. Paris, 26 mars. S'ad. M. Bazin, not., 52, r. de Clichy

Chemins de fer de Paris á Lyon et à la Méditerranée. — *Voyages, à itinéraires facultatifs, de France en Algérie, en Tunisie, en Corse et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

Carnets individuels ou collectifs, 1re, 2e et 3e classes, délivrés pour voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux métropolitains, départementaux (réseau de la Corse), algériens et tunisiens, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) ou par la Compagnie des Messageries Maritimes. Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, tunisiens ou corses.

Minimum de parcours sur les réseaux métropolitains : 300 kilomètres.

Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Services directs entre Paris et le Maroc, viâ Marseille.*

Billets simples de Paris à Tanger, valables 15 jours, de Paris à Tanger, par les paquebots : de la Cie de Navigation mixte (Touache) viâ Oran, 1re classe : 196 fr. ; 2e classe : 135 fr. ; 3e classe : 92 fr. ; de la Cie Paquet, 1re classe, 196 fr. ; 2e classe : 135 fr.

Ces prix comprennent la nourriture à bords des paquebots.

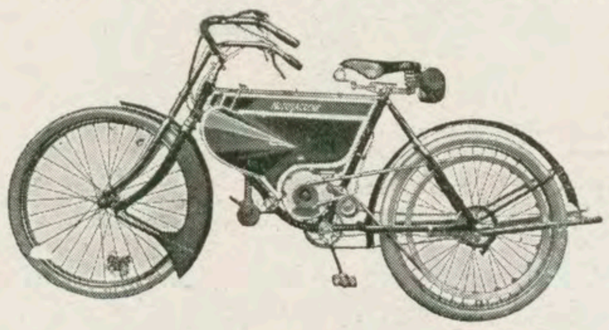
AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION "breveté" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTEUIL-PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoq* BARLET, 112, rue Réaumur Reçoit de Reste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

Lire JE SAIS TOUT
Le 15 de chaque Mois

"MOTOSACOCHE"

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type un cylindre)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64 × 90)
2 cylindres 3 HP (54 × 75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

PLAQUES · PAPIERS
ÉTABLISSEMENTS
LUMIÈRE ET JOUGLA
PELLICULES · PRODUITS

VOYAGES EN ESPAGNE A PRIX RÉDUITS

Diverses combinaisons de billets à prix réduits s'offrent aux voyageurs désireux de visiter l'Espagne.

Outre les billets d'aller et retour de Paris aux villes principales de la Péninsule, délivrés par les Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M., on trouve, toute l'année, au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols : 1° Des billets circulaires avec entrée en Espagne par la frontière d'Hendaye et sortie par celle de Cerbère, ou vice-versa ; 2° Des billets circulaires à itinéraire tracé par le voyageur ; 3° Des carnets kilométriques individuels et collectifs, permettant à leurs titulaires de voyager à leur guise sur les principaux réseaux espagnols.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser :

Bureau Commun des Compagnies de Chemins de Fer Espagnols, 20, rue Chauchat, Paris.

La Vie au Grand Air

N° 703 — 9 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 9 th 1912

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

(Photographie de notre envoyé spécial.)

JEAN BOUIN, CHAMPION DE FRANCE DE CROSS.

Jean Bouin, qui semblait à court de forme il y a quelques semaines, s'est présenté fin prêt dans le championnat de France de cross country qui se disputait dimanche dans les environs du Mans et qu'il a remporté avec facilité. Dès la moitié du parcours, il menait avec 150 m. d'avance, qu'il conserva jusqu'au bout sans essayer de les augmenter. Il finissait devant Keyser. Lizandier était 3e à 250m., puis venaient Lavaux, Frémont, Huet, Dumonteil, etc.

L'AVIATION SUR LA GLACE

LES EXPÉRIENCES DE FRANK COFFYN SUR L'HUDSON

L'aviateur américain Frank Coffyn, qui s'est spécialisé dans la recherche de l'hydro-aéroplane, vient de faire adapter à son appareil des patins qui lui ont permis d'accomplir au dessus de l'Hudson gelé des vols remarquables. Nous donnons des documents de l'une de ces curieuses envolées. En haut, on descend le biplan sur la glace. En bas, Frank Coffyn va s'élever. En médaillon, le pilote constructeur Frank Coffyn.

SOMMAIRE

Le boxeur Georges Carpentier .. .. Couverture
Jean Bouin, champion de France de Cross 159
L'aviation sur la glace 160
Mon second championnat d'Europe, par CARPENTIER .. 161
Le match Carpentier-Sullivan, par JACQUES MORTANE. 161
La sécurité en aviation, par ANDRÉ BEAUMONT. 162
L'œuvre d'un champion 162
Le match Carpentier-Sullivan 163
Le carnet du sportsman 165
Les matches de championnat 165
Jean Bouin remporte le championnat de France de Cross 166-167
Londres bat Paris 168
A propos du tour de France, par GEORGES PRADE 169
Le cross national, par L DE FLEURAC 169
Droit aux buts, par GÉO LEFÈVRE 169
Coup d'œil chez nos voisins 170
Le Bloc-Notes de la semaine 171
Les chevaux de trois ans par RENÉ BRONDEL 172
La semaine hippique, par STUART 172
Les courses d'Auteuil 173
L'aviation à Pau — Le Tour de France Automobile .. 174
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES 175
Notre concours de Jeffries 176
Supplément : *Le match Carpentier-Sullivan* 177
Les diverses phases du knock-out de Sullivan 178-179
Quatre minutes de combat : 32 000 francs 180

Nous nous excusons auprès de ceux de nos abonnés qui ont reçu depuis quelque temps leurs numéros en mauvais état. A la suite de quelques réclamations, nous avions décidé de supprimer l'envoi en rouleau serré et de le remplacer par un enchemisage. Celui-ci ne nous a pas donné complète satisfaction. Nous allons donc essayer un nouveau mode d'envoi, qui ne présentera plus, nous le croyons, d'inconvénients. Mais, dès à présent, nous sommes à la disposition de nos abonnés pour leur remplacer gratuitement les numéros détériorés par la poste. — N. D. L. R.

BOXE

Mon second Championnat d'Europe

Georges Carpentier, vainqueur de Sullivan, raconte ses impressions aux lecteurs de la "Vie au Grand Air".

Pour la seconde fois dans la même saison, j'ai eu la chance de remporter le titre de champion d'Europe. La première, il s'agissait de la catégorie des poids mi-moyens où je triomphai de Young Josephs que je réussis à faire abandonner au second round, la seconde fois c'était dans les poids moyens et je mis knock-out en deux rounds le champion d'Angleterre, Jim Sullivan. A dire vrai, j'escomptais beaucoup ce deuxième succès. Je ne sais quel pressentiment me faisait déclarer à qui voulait l'entendre que j'étais sûr de vaincre par knock-out. C'est beau la jeunesse, n'est-ce pas ? Au début de mon entraînement, je pensais que le match ne durerait pas dix reprises, puis je descendis à huit et la veille de la solennité, plus confiant encore, j'assurais qu'en trois ou quatre rounds ce serait fini. Il m'en fallut deux : je suis bien heureux !

Si je dois m'excuser auprès du cinématographe de ma hâte à bien faire qui ne l'a certainement pas indemnisé de ses dépenses (où sont ceux qui prétendent que ne peuvent être sincères les combats dans lesquelles interviennent les *moving pictures*, pour parler Anglais ?), je dois avouer que si j'ai fait aussi vite, c'était pour ne pas augmenter l'angoisse de ma pauvre maman et de mes sœurs. Car elles étaient là, elles assistaient au grand match, et ce ne devait pas être sans une certaine inquiétude. Tout en combattant, je pensais à elles, je m'imaginais bien qu'elles devaient attendre la fin avec une angoissante impatiente. Elles devaient craindre pour moi. Ne craint-on pas toujours pour les siens, même lorsqu'on est sûr de leur succès? Cette chère maman avait déjà eu assez d'émotions à faire ce long voyage, de Lens à Monte-Carlo, elle qui n'avait jamais parcouru plus de 30 kilomètres en chemin de fer. Je ne pouvais augmenter son supplice. Et puis je voulais lui montrer que son petit Georges était redoutable : cela la flatterait à la pensée des rares taloches qu'elle me donna pendant mon enfance! De Lens, elle avait apporté 1.400 francs de paris, que lui avaient confiés mes compatriotes. Il est triste que je n'aie pas encore l'âge, je me présenterais à la députation dans mon pays.

Avant de vous parler du match, je tiens à vous dire combien nous fûmes royalement reçus sur la Côte d'Azur, Descamps, mes entraîneurs — Bernstein, Stuber et mon frère — et moi. L'organisateur du match, Robert Coquelle, nous avait trouvé, à Cannes, une villa privée, à l'hôtel des Araucarias où nous menions la vie de château. L'après-midi, nous nous entraînions dans la salle d'escrime du casino, et je vous assure que travailler dans ces conditions, était un véritable plaisir. Hélas ! bientôt allait arriver le moment où j'allais être obligé de me surmener pour tomber au poids. Je faisais le désespoir de Descamps; après l'entraînement je diminuais de 1kilo, 1 kil. 500, puis le lendemain, avant le travail, je repassais sur la bascule : stupeur, j'avais regagné ce que j'avais perdu. Que serait-ce lorsque j'aurais cessé toute besogne l'avant-veille du match? ce jour-là j'atteignais 71 kil. 600. Certainement, le jour du pesage, je dépasserais la limite et perdrais de ce fait 5.000 francs. C'est alors que j'endurai un réel supplice : tandis que les autres mangeaient à leur faim, buvaient avec abondance, il fallait que je maigrisse, et pour maigrir je devais ingurgiter le strict minimum : que j'avais soif ! Je me lavais les dents toutes les cinq minutes pour absorber un peu d'eau.

Enfin, le grand jour arrive! Pesage à 10 heures. Je vous assure que je n'étais pas en retard, certes. Si j'avais pu avancer les pendules! Il s'agit d'étonner une première fois les Anglais convaincus que je me présenterai à 75 kilos au moins... Le manager de Sullivan a poussé la confiance qu'il avait dans les Français, jusqu'à apporter de Londres une balance de précision. A moi l'honneur, je monte le premier : 70 kilos 450! Est-ce possible ? Personne ne veut le croire. On me repèse, on recommence, on réitère. Il faut bien s'y rendre. Je ne dépasse pas ce poids d'un gramme. Toute l'assistance est bouche bée. Les partisans de Sullivan abandonnent leur gracieux sourire. Seul, Sullivan, qui fut très loyal et très sympathique, ne semble pas attacher une grande importance à la nouvelle. Il me succède et accuse 71 kilos 40. Je le bats au poids, c'est de bon augure.

Vite, je m'en vais faire un repas : deux œufs sur le plat, du bœuf rôti, des haricots verts, le tout arrosé de thé. Je suis *fit and well*. Je me repose un peu. L'heure est venue. Nous allons au stand. Là, les complications ne sont pas finies. Nous devions matcher à 2 heures. A 3 heures moins le quart, Sullivan n'était pas encore là. Son manager Williams ne voulait pas combattre, si on n'augmentait pas sa bourse de 5.000 francs. Il paraît que cet acte porte un nom en droit! D'ailleurs, le champion d'Angleterre ignorait totalement les agissements de son manager. Ce n'est que lorsque le nègre Gunther fut prêt à remplacer Sullivan, que Williams n'insista plus et le combat put se dérouler.

Tous ces incidents m'avaient énervé. J'étais outré de cette conduite. Ne pouvant m'attaquer au manager, j'allais venger les organisateurs sur la personne de Sullivan. Je ne reçus de lui qu'un coup au flanc et une légère attaque, d'ailleurs esquivée, à la figure. Je ne puis donc dire s'il est bon frappeur. Je le heurtai par contre violemment dès le début : au milieu du premier round, je lui meurtrissais la joue droite, à la fin il titubait un peu sur un crochet. J'avais sa mesure, cela me suffisait. Dès le signal de la seconde reprise, je m'élançais. Je frappais avec le plus de précision possible, sans perdre mon temps en gestes inutiles. J'avais remarqué que chaque fois qu'il partait, il se découvrait le côté droit de la figure. J'en profitai vite et par le « une deux » célèbre de Willie Lewis, je le crochetai et à droite et à gauche. Je crois qu'un seul crochet aurait suffi, le premier. Mais on ne prend jamais trop de précautions. Mon adversaire était tombé à la renverse les bras en croix. Il était bien touché, je savais qu'il ne se réveillerait pas à temps. « Dix! proclama Cuny. » J'étais vainqueur et champion d'Europe, parfait. Mais le pauvre garçon me faisait de la peine. Je craignais de l'avoir frappé trop fort. Heureusement, il se remettait au bout de quelques minutes de soins. J'étais porté en triomphe; la foule élégante m'acclamait longuement et j'en concevais quelque émoi. J'allais vite me rhabiller, et je revenais pour le match Piet-Audouy. C'était alors le tour des cartes postales. J'en ai signé par centaines. Je ne vous dirai pas, comme certains, que cela m'ennuyait : dans le fond, j'étais ravi et très fier!

Et maintenant, je vais rencontrer Kid Mac Coy. Après lui, je voudrais bien être opposé à Bombardier Wells pour le titre de champion d'Europe des poids lourds. J'ai un vieux compte à régler avec lui et il connaît déjà un peu la force de mes coups : quand je m'entraînais pour mon match avec Sid Burns, en Angleterre, il se préparait pour son combat avec Jack Johnson. Un jour, il me demanda de faire trois rounds avec lui « en amis », mais dès le premier, je m'aperçus qu'il y allait de toutes ses forces. Au second, je lui lardai les flancs, il ne put m'atteindre. Au troisième, je recommençai et quand l'*assaut* fut fini, il était à bout de souffle!

C'est à votre tour, Bombardier Wells, d'ici deux mois, je serai sans doute à votre disposition et j'espère bien m'attribuer encore ce championnat : quelle audace!

GEORGES CARPENTIER.

Le Match Carpentier-Sullivan

Quand Carpentier sera-t-il champion du monde?

La journée du 29 février restera historique pour plusieurs raisons : elle a permis à la boxe d'obtenir ses lettres de crédit d'incomparable façon à Monte-Carlo, elle a doté le merveilleux Georges Carpentier d'un second titre de champion d'Europe, et ce titre a été obtenu en quatre minutes de combat, ce qui constitue presque un record pour une rencontre de cette importance. Des personnes bien informées de Paris et de la Côte d'Azur avaient fait courir le bruit que Carpentier s'était fait acheter 200.000 francs pour être battu. Il a tenu à prouver à ceux qui avaient l'audace de soupçonner sa loyauté qu'il n'entrait pas dans les combinaisons. Avec la rapidité de l'éclair, il a triomphé d'un adversaire de valeur, ne l'oubliez pas, et je crois qu'aucun pugiliste eût pu triompher de notre représentant à Monte-Carlo. Il s'était présenté au mieux de sa forme, avec une inébranlable confiance et surtout, sa mère étant dans la salle, il voulait lui montrer qu'elle ne s'était pas dérangée pour assister à un échec.

Rarement spectacle plus imposant nous fût offert. Nous eûmes l'impression, tant au point de vue du cadre qu'à celui de la virtuosité du vainqueur, d'assister à l'un de ces grands combats qui, jusqu'ici, avaient été le monopole exclusif de l'Amérique.

La vaste arène, établie en six jours et six nuits, contenait 5.650 places établies en gradins. De grands calicots destinés à cacher la vue du spectacle aux maisons environnantes (si peu) portaient d'immenses lettres et donnaient un cachet barnumesque, absolument dans le ton de la situation. Sur les toits des immeubles, des grappes d'hommes, au risque de se rompre les os, se retenaient aux cheminées et aux gouttières. Un cinématographe s'y était même faufilé et y opérait à l'aise, lorsque les agents vinrent troubler la fête et arrêtèrent tous les opérateurs qu'ils firent passer à travers les lucarnes et qu'ils emmenèrent au poste pour toute la journée, car le privilège avait été accordé à une maison de films qui, à dire vrai, n'en eut pas pour son argent : pas même deux rounds. Là, Carpentier manqua d'américanisme. Johnson fait mieux les choses, il garantit au moins dix rounds. Que notre Georges national continue, personne ne le lui reprochera.

G. CARPENTIER
A SES DÉBUTS (11 ANS).

Je n'aurais jamais cru qu'il y avait autant de reporters photographes : établis en principe sur le pont transbordeur — ce qui donnait un coup d'œil pittoresque — il y en avait partout cependant! A part quelques vides aux premiers rangs, l'arène était comble bien avant le début des hostilités et, grâce à une impeccable organisation due à notre confrère Coquelle qui avait tout prévu, pas le moindre incident, nul murmure. La foule était stylée, bien stylée.

Elle attendait avec angoisse le régal qui lui était promis et qui faillit bien lui manquer. A 3 heures moins un quart, en effet — le match était pour 2 heures, — on n'avait pas encore vu Sullivan, on ne savait où le trouver. Son manager Williams le tenait soigneusement caché et promettait de l'amener si on lui versait 5.000 francs. C'était le chantage de dernière heure. Malheureusement pour lui, le nègre Gunther était là. Aussitôt, on lui dit de se tenir prêt à toute éventualité et on déclara à Williams que si Sullivan ne venait pas sur le champ, il allait être remplacé par l'éternel lanceur de défis, tout heureux à la pensée qu'il pourrait peut-être enfin combattre.

Aussitôt, Williams partit chercher son poulain et c'est ainsi que le combat put enfin se disputer.

Il faut avouer que ces mœurs sont vraiment bizarres. D'ailleurs, nos confrères anglais qui se trouvaient là ne cachèrent pas leur façon de penser à Williams auquel ils déclarèrent publiquement : « Vous déshonorez l'Angleterre et plus un seul journal anglais ne parlera de vous. » L'affaire faillit d'ailleurs se terminer par une rixe, Williams ayant saisi une bouteille et menaçant ceux qui lui adressaient de justes remontrances. Il faut d'ailleurs reconnaître que Sullivan n'était nullement

au courant des manœuvres subversives de son manager.

Je m'aperçois qu'à force de vous parler des préliminaires, je n'ai rien dit encore du match. Carpentier nous a expliqué son œuvre. Il était mieux qualifié que quiconque. Ce fut un éclair! Le Grand Prix disputé par un pur sang et un cheval de fiacre! Il surclassa absolument son adversaire qui ne put faire à aucun instant impression. Et pourtant, ne l'oublions pas: Sullivan est un homme de classe. Mais qu'est-ce qu'un homme de classe à côté de Carpentier? Je renonce à vous décrire le « une deux » extraordinaire par lequel il a étendu à ses pieds son adversaire.

Soyez sans crainte, celui qui sera toujours le « gosse lensois » est un grand, un vrai champion. Félicitons-le ainsi que son professeur Descamps et attendons les nouvelles surprises qu'il nous réserve.

JACQUES MORTANE.

AVIATION

La sécurité en aviation

(*Suite et fin.*)

Grâce à quelques perfectionnements judicieux, l'aéroplane actuel est susceptible de nous donner une sécurité très satisfaisante.

Nous avons parlé dans un précédent article (1) des accidents qui menacent l'aéroplane en plein vol et nous avons donné notre opinion sur les seuls remèdes connus jusqu'ici, c'est-à-dire les parachutes et les stabilisateurs. Nous aurions dû y ajouter un troisième remède, la vitesse, car l'accroissement de vitesse est en effet un élément stabilisateur de premier ordre. Mais nous ne reviendrons pas sur cette question nous parlerons seulement aujourd'hui des accidents d'atterrissage. Ici il nous faut donner quelques formules. Nos lecteurs nous en excuseront et sauteront par-dessus, au besoin.

Prenons les équations générales du vol horizontal uniforme. Ce sont les équations de la forme bien connue:

$$P = \lambda V^2 \alpha.$$
$$F = \lambda V^2 (r\alpha^2 + s).$$

Où:

P = Poids de l'appareil,
λ = coefficient variable avec chaque appareil.
α = angle d'incidence.
V = vitesse de l'appareil.
F = traction de l'hélice.
r = coefficient variable avec chaque appareil.
s = coefficient variable avec chaque appareil.

Pour être complet, on ajoute à ces équations celle des moments de ces forces par rapport au centre de gravité; la somme algébrique de ces moments doit être nulle pour qu'il y ait équilibre.

Naturellement, ces formules ne sont pas nouvelles, nous ne prétendons pas y avoir rien ajouté, et nous savons quelle confiance limitée on peut leur accorder; mais comme on n'en a pas encore trouvé de meilleures, si l'on veut rechercher dans quel sens il faut effectuer des modifications aux appareils existants en se basant sur la théorie, on est bien obligé de s'adresser à elles tout d'abord.

Nous laisserons de côté la 2e équation puisque l'atterrissage ne regarde que la première et nous écrirons celle-ci sous la forme plus ordinaire et plus détaillée suivante:

$$P = nKSV^2 \sin \alpha.$$

Où:

n = coefficient variable avec la courbure des ailes.
S = surface alaire
K = coefficient variable avec la densité et l'état hygrométrique de l'air. Nous négligerons ces variations insignifiantes et considérerons K comme un coefficient constant.

Cela posé: à quoi sont dûs les accidents d'atterrissage?

Ils sont imputables soit à une fausse manœuvre du pilote, soit à une construction imparfaite de l'appareil, soit à la nature et aux dimensions du terrain d'atterrissage.

Dans le premier cas, le pilote a donné à la trajectoire de son appareil une trop grande inclinaison au moment du contact avec le sol. Résultat: il risque de « capoter ». Ou bien, il a redressé trop tôt son appareil qui tombe à plat et se brise. Ou bien, il a laissé indûment tourner son moteur à toute allure jusqu'à toucher terre et s'est posé avec une trop grande vitesse horizontale: dans ce cas encore il est menacé d'un « capotage » si le terrain est tant soit peu inégal, et d'un « emboutissage » si la piste n'a pas assez de longueur pour y arrêter son élan. Voilà déjà un certain nombre de difficultés à vaincre, qui font de l'aéroplane actuel un véhicule difficile à conduire, un instrument de sport qui met en valeur les bons pilotes et en danger ceux qui le sont moins. Or on aura beau mettre un excellent appareil entre les mains d'un maladroit, il sera toujours exposé à des accidents désagréables. Donc, contre les fautes de pilotage, l'entraînement est le seul remède.

(1) Voir le n° de la *Vie au Grand Air* du 22 février.

Passons maintenant aux imperfections de l'instrument.

Pour ce qui est des appareils, si nous les considérons au point de vue capital de la commodité de l'atterrissage, nous constatons qu'il en existe de bons — et parlant par euphémie — qu'il en existe de moins bons. Certains sont d'un maniement facile et donneront en général toute satisfaction à un pilote exercé, d'autres, au contraire, demeureront dangereux, même entre les mains d'un virtuose. Mais ce que l'on peut ajouter, c'est que tous ces appareils, les bons comme les moins bons, sont susceptibles de perfectionnements importants et que si on arrivait à réaliser pratiquement une ou plusieurs des modifications que nous allons examiner, il y aurait un grand pas de fait vers la sécurité de la navigation aérienne et c'est là ce qui fait l'objet principal de notre étude.

UN CAPOTAGE SÉRIEUX

Si, d'une part, l'accroissement de vitesse est un élément stabilisateur de premier ordre pour l'aéroplane en plein vol et lui permet de lutter avec plus d'aisance contre les remous violents de l'atmosphère, d'autre part, il est évident que la sécurité, à l'arrivée, sera obtenue, au contraire, par une diminution notable de la vitesse, et que, plus cette vitesse sera réduite, plus il sera facile au pilote de choisir son inclinaison de descente, son terrain d'atterrissage, et aussi d'y arrêter son élan. Ralentir la vitesse du vol plané serait donc une amélioration considérable aux appareils existants.

C'est ici qu'il est plus commode, pour les recherches, de se servir de la formule citée plus haut.

On y remarque, en effet, qu'il y a sustentation de l'appareil tout le temps que son poids P (qui constitue le premier membre de l'équation) est égal au deuxième membre. Si on parvenait à diminuer P, on diminuerait, par la même occasion, la vitesse. Il semble, *a priori*, qu'il est impossible de diminuer le premier membre, cependant, on peut tourner la difficulté de la façon suivante: lorsque l'aviateur descend en vol plané (et il est presque toujours préférable de descendre en vol plané puisque cette manœuvre est celle qui réduit au minimum la vitesse d'atterrissage), son moteur est arrêté et par conséquent devient un poids mort inutile. Pourquoi ne pourrait-on pas utiliser la puissance de ce moteur, pendant le vol plané, à sustenter l'appareil au moyen de deux hélices à axes verticaux? Le poids de l'aéroplane se trouverait ainsi diminué de la traction de ces deux hélices, qui, en temps ordinaire ne constitueraient pas une bien grande résistance à l'avancement ni un poids trop considérable. Voilà donc une première modification qui sera probablement essayée un jour et peut-être reconnue pratique.

Donc, premier perfectionnement: *réaliser la sustentation hélicoptère, pendant la descente en vol plané.*

Après P, vient le coefficient n: Ce coefficient varie suivant la courbure des ailes: suivant qu'elles sont plus ou moins plates, elles offrent plus ou moins de résistance à l'avancement; mais ce qui nous occupe surtout ici, c'est que, pour une même vitesse, les ailes porteront plus ou moins de poids, suivant leur profil et leur courbure, et qu'inversement, pour un même poids à enlever, la vitesse nécessaire à l'appareil sera plus ou moins grande, selon la courbure adoptée. C'est ici que les expériences d'aérodynamique des laboratoires peuvent être d'un grand secours à l'aviation nouvelle, en déterminant les formes de courbure optima pour enlever un poids donné à la vitesse minimum. Une fois en possession de ce renseignement, si l'on pouvait arriver — ce que font sans doute les oiseaux — à donner aux ailes de nos appareils cette courbure optima au départ et à l'arrivée au sol, puis modifier progressivement, en plein vol, cette courbure, de façon à offrir moins de résistance à l'avancement, il semble qu'on aurait encore approché davantage de la solution idéale de l'oiseau humain.

D'où, deuxième perfectionnement: *réaliser des ailes à courbure variable.*

Nous négligeons K. Quant à S, la surface alaire, il y a longtemps que l'on répète, qu'à l'instar de l'oiseau, il faudrait pouvoir augmenter cette surface sustentatrice au départ et à l'arrivée. Et cette modification deviendra de plus en plus une nécessité à mesure que les vitesses des appareils iront en croissant. Or, cet accroissement de la vitesse constitue l'évolution naturelle de l'aviation telle que nous la concevons aujourd'hui. Nous en sommes à 160 kilomètres à l'heure, le jour où on atteindra 200 kilomètres, il faudra bien songer à ralentir à l'approche du sol et, par suite, employer un des trois procédés énumérés ci-dessus, peut-être même les trois concurremment.

Donc, troisième perfectionnement: *réaliser des ailes à surface variable.*

Mais ces trois améliorations sont destinées à l'aéroplane pris avant son contact avec le sol. A partir du moment où il a touché le sol, l'appareil se trouve dans des conditions nouvelles et on réalisera encore de petits perfectionnements qui transformeront heureusement nos machines volantes.

Par exemple, une bêche d'une forme convenablement étudiée, fixée au patin arrière, et disposée pour labourer légèrement le sol. Ensuite, une orientation progressive des ailes normalement à la direction de la vitesse, constituerait un freinage énergique très utile. Les ressorts des trains d'atterrissage gagneraient à être munis de récupérateurs, pour éviter les brusques rappels très dangereux en cas d'atterrissage trop dur. Certains appareils, d'ailleurs, sont déjà munis de ce perfectionnement. Enfin et surtout, j'insiste particulièrement sur ce point, il serait nécessaire de fixer un maximum à la valeur du « couple de capotage ».

Les appareils ayant un couple supérieur au chiffre toléré seraient rigoureusement réformés. Actuellement, soit que le centre de gravité soit trop élevé au-dessus du sol, ou que la vitesse d'atterrissage soit trop grande il y a, dans beaucoup d'appareils, tendance au capotage. Cet accident deviendrait de plus en plus rare, si la construction en avait un plus grand souci.

Pour chaque engin, il conviendrait qu'une commission examinât la valeur de la force vive développé à l'arrivée au sol, et calculât minutieusement le bras de levier sur lequel elle s'exerce en cas d'arrêt ou d'immobilisation du train d'atterrissage. Et ainsi, on aurait à bord de nos navires aériens des carrosseries moins invraisemblables que celles qui existent aujourd'hui.

Que penseriez d'une automobile dont les sièges seraient suspendus à 3 mètres de hauteur au-dessus de leurs roues? Au moindre caniveau, à la moindre inégalité du sol, le véhicule lancé à bonne vitesse exécuterait un beau panache. Nous en sommes là en aviation! Il faut avoir du panache, certes, mais éviter de faire panache trop souvent, et même essayer de l'éviter définitivement.

Pour nous résumer, l'avion bénéficiera un jour d'une ou plusieurs des sept modifications dont nous venons de parler très rapidement, trop rapidement même à notre avis.

1° Sustentation hélicoptère à l'atterrissage.
2° Courbure variable des ailes.
2° Variation des surfaces portantes.
4° Système de freinage mécanique par le patin arrière.
5° Cabrage progressif des ailes une fois l'appareil posé sur le sol.
6° Ressorts à recupérateurs pour les trains d'atterrissage.
7° Limitation du « couple de capotage » à un maximum légal.

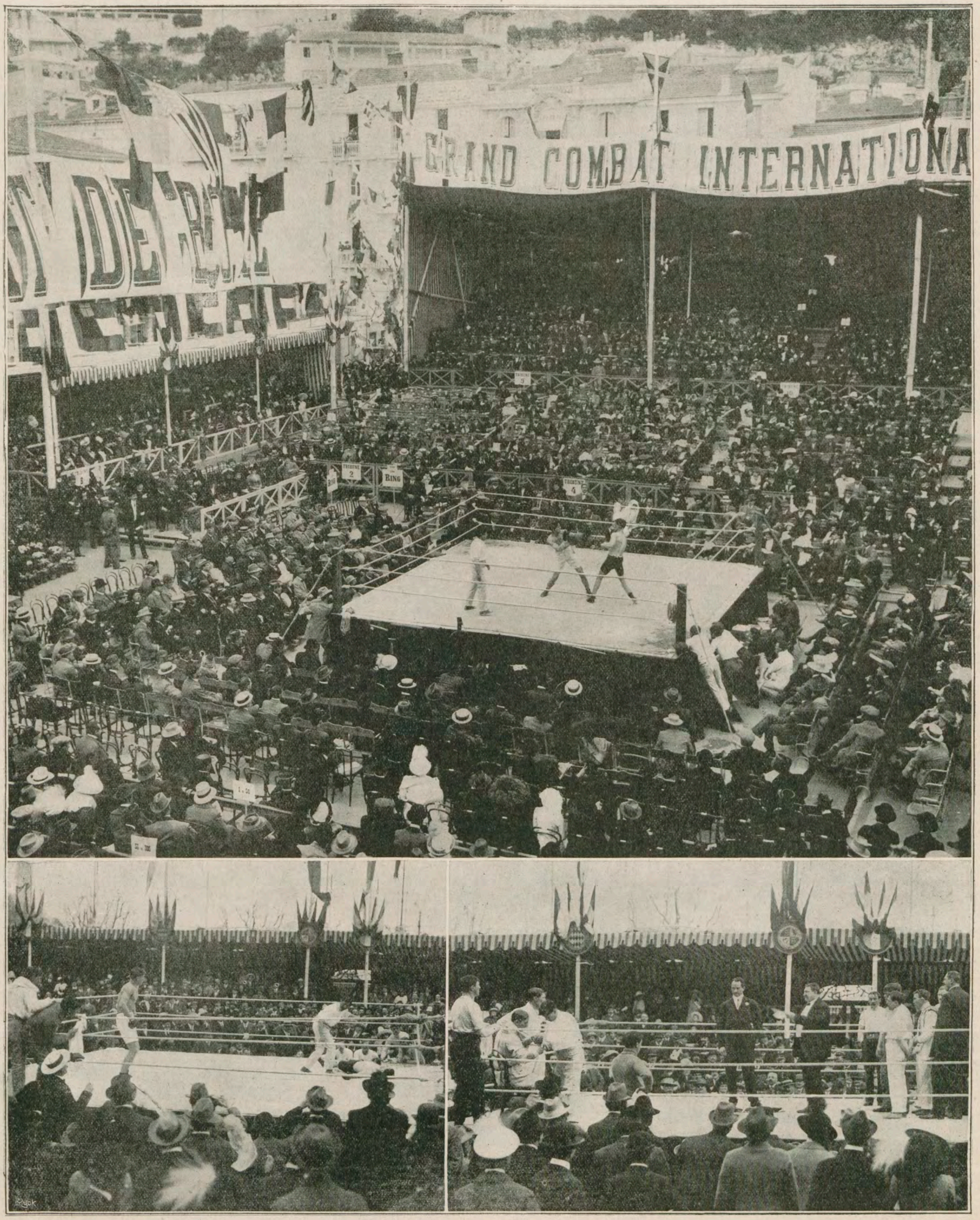
Et peut-être qu'alors nous verrons des familles prendre leur aéroplane pour aller à la campagne!

ANDRÉ BEAUMONT.

L'œuvre d'un champion

Georges Carpentier vient de remporter depuis quelques mois une série de succès qui prouvent non seulement qu'il est un prodige au point de vue physique, mais qu'il est également un phénomène comme tacticien. Il comprend dès le début d'un combat la façon dont il devra agir vis-à-vis de son adversaire, comment il lui faudra endormir sa confiance, pour rentrer de façon efficace. Cette science qui devient un art, il la doit d'abord à son intelligence, ensuite à son professeur et manager, François Descamps. C'est pourquoi, tous ceux qu'intéresse la boxe liront avec plaisir l'ouvrage dû à Georges Carpentier: « Comment je suis devenu champion d'Europe. » C'est le récit de sa prodigieuse carrière, de son entraînement, de son régime. François Descamps a écrit un chapitre sur la jeunesse et les débuts de ce grand champion de 18 ans. Préfacé par Tristan Bernard, ce petit volume est orné de nombreuses photographies rappelant les plus importants succès de Carpentier et montrant les diverses phases de son travail. On le trouve chez tous les libraires au prix de 1 fr. 25. Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.

LE MATCH CARPENTIER-SULLIVAN



LES DIVERSES PHASES DU COMBAT

C'est en deux reprises que Carpentier a knock-outé Jim Sullivan. En haut : le premier round du combat ; en bas, à gauche, le knock-out de Jim Sullivan ; à droite, Kid Mac Coy lance un défi au vainqueur. (*Le film du match Carpentier-Sullivan est visible à l'American-Biograph.*)

CE NUMÉRO CONTIENT UN SUPPLÉMENT DE QUATRE PAGES EN COULEUR SUR LE MATCH CARPENTIER-SULLIVAN.

LE CARNET DU SPORTSMAN

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F,

La liste des engagements pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France est définitivement close. Elle se termine par huit engagements à droit double, et comporte maintenant 58 noms. Ceux de Fiat et Hispano-Suiza qui sont venus s'y ajouter au dernier moment la complètent très dignement. Il sera intéressant, certainement, de voir aux prises le gagnant de 1908 et le triomphateur de la coupe de Boulogne de 1910. Mais d'autres qu'on attendait ne sont pas venus. Jusqu'au dernier jour, les bruits les plus divers ont couru. A en croire les potins, il n'y avait pas une grande firme qui ne préparât, dans le mystère de l'atelier, un moteur nouveau, un châssis sensationnel qui allait révolutionner le monde et devant lequel les autres n'existeraient pas. Les essais n'ont-ils pas fourni ce qu'on en espérait? ou, ce qui est plus vraisemblable, n'ont-ils jamais existé? toujours est-il qu'aucune des grandes maisons en question n'a donné signe de vie.

Parfait! nous nous passerons d'elles et le spectacle n'en sera pas moins intéressant. Mais il faut bien espérer que le succès qui couronnera la grande course de l'année, enfin revenue à la vie, donnera à réfléchir aux abstentionnistes et que tous répondront à l'appel en 1913.

Nous n'avons encore que des données très vagues sur ce que seront les voitures du Circuit de Dieppe de 1912. Elles sont, on le sait, de deux catégories, suivant qu'elles sont établies d'après la formule libre, ou qu'elles répondent à la formule de la Coupe de l'« Auto »

Mais il serait, maintenant, audacieux de prétendre que ce n'est pas la petite voiture qui battra la grosse. Il s'agit, ne l'oublions pas, de deux jours de course et d'un parcours total de près de 2.000 kilomètres, pendant lequel il y aura place pour bien des aléas.

Ce qui sera intéressant, ce sera de voir si la voiture fera plus vite que l'aéroplane. Pour le moment, cette question aussi est douteuse. Les paris sont ouverts.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 10 MARS. — Courses à pied. Juvisy : Cross-Country international de la F.S.A.P.F.

DIMANCHE 10 MARS. — Cyclisme. — Palais des Sports : Match Friol-Dupré. Prix Crosnier-Leconte. — Prix Charles Miller (une heure derrière motos).

DIMANCHE 10 MARS. —Hippisme. — Auteuil, Prix Finot.

JEUDI 14 MARS. — Cyclisme. — La Coupe du Languedoc.

VENDRDI 15 MARS. — Hippisme. — Courses à Saint-Cloud.

SAMEDI 16 MARS. — Hippisme. — Maisons Laffitte : Handicap Optional,

SAMEDI 16 MARS. — Boxe. — Soirée au Wonderland.

La souscription nationale et ses dangers.

Rarement il nous a été donné d'assister à un enthousiasme comparable à celui qui agite en ce moment tous les Français pour l'achat d'aéroplanes militaires. Nous pouvons être fiers de ce souffle patriotique, mais n'allons-nous pas un peu vite en besogne? D'abord, le gouvernement n'aurait-il pas pu faire à lui tout seul les frais de cette nouvelle organisation? De plus, ne devons-nous pas craindre que les aéroplanes dont l'acquisition va être faite soient dans quelques mois absolument démodés? A-t-on pensé à leurs abris? Les hangars sont encore plus utiles que les aéroplanes. On peut très bien concevoir un hangar sans appareil (demandez plutôt à l'autorité militaire), mais on ne peut se figurer un appareil sans hangar. Il n'y a que dans les aérodromes de l'armée que pareil fait puisse être enregistré.

Enfin, les meetings de ville en ville constituent une très heureuse idée, certes, à un point de vue, mais ils lèsent les pilotes qui achètent des aéroplanes dans l'espoir de gagner un peu d'argent en allant de ci de là voler en province à leur compte. Quand ces réunions où ils ne seront pas payés auront été données un peu partout, ils n'attireront plus l'attention dans leurs déplacements, partant, il leur sera encore plus difficile qu'à l'heure actuelle de faire quelques gains, et ce n'est pas peu dire, malheureusement.

Et les courses d'aéroplanes.

Les courses d'aéroplanes sont toujours attendues avec impatience et personne ne s'empresse d'en organiser. Alors que l'an dernier c'était à qui en ferait, nous n'avons encore que la course en circuit de l'Aéro-Club sur le circuit d'Angers et une promesse de l'Automobile-Club.

Nous avons reçu de l'aviateur Pascal, directeur commercial de la maison Deperdussin, la lettre suivante :

Monsieur Joker,

« Je crois qu'il serait utile pour le bien de l'Industrie aéronautique que l'on organisât cette année une course sérieuse d'aéroplanes : course sur un tour de France par exemple, départ de Paris, arrivée de la première étape à Bordeaux, seconde étape : Bordeaux-Toulouse, puis Toulouse-Marseille, Marseille-Lyon et enfin Lyon-Paris.

Cette épreuve serait ouverte à deux catégories : monoplaces et multiplaces. Les changements en cours de route et aux étapes interdits ; réparations par les moyens du bord ou système des pièces poinçonnées ».

F. Pascal.

Cette idée déjà émise dans nos colonnes nous semble en effet des plus intéressantes. Mais, contrairement à la fable... ce sont les fonds qui manquent le plus.

A quand la croix pour Védrines ?

Nous nous étonnions dernièrement qu'un jeune pilote de 27 ans qui s'est signalé par sa patience plus que par sa valeur ait reçu la Légion d'honneur bien avant ses confrères de plus grand mérite et nous disions que Védrines en était plus digne que lui.

Lorsqu'on songe au nombre de kilomètres parcourus par cet intrépide convaincu, lorsqu'on parcourt la liste des merveilleuses prouesses qu'il a mises à son actif, on reste confondu en songeant qu'il n'a pas encore reçu la distinction honorifique que méritent et son courage et son désintéressement.

Pas d'épreuves en juillet.

Le Grand Prix de l'A. C. F. se disputera en juin, le Grand Prix de l'Aéro-Club se volera en juin, le Grand Prix Hippique, le Grand Steeple, le Derby se courront en juin sans oublier d'autres importantes épreuves dans les divers sports. Et en juillet, rien, le néant, à part le Tour de France cycliste. Vous avouerez que c'est là une répartition bizarre du calendrier sportif. Et pourtant, juillet tentait l'A. C. F. et l'Aé. C. F., mais il ne pouvait être question pour ces clubs de choisir leur date préférée. Pourquoi? Parce que juillet est le mois du Tour de France cycliste, que tout doit s'arrêter lorqu'il est commencé jusqu'à ce qu'il finisse, sinon, il ne serait pas question de façon assez complète des épreuves de cette époque dans notre confrère le plus quotidiennement sportif.

Encore les bandits de la rue Ordener ??

L'autre jour, le speaker Max Sergy, le manager Gus Muller, les boxeurs Piet et Audouy, se rendaient de nuit en chemin de fer à Monte-Carlo. Jusqu'à Lyon, ils étaient seuls dans leur compartiment et dormaient à poings fermés. Là, deux intrus pénètrent et s'installent. Aussitôt de sa voix la plus tonitruante, Max leur intime l'ordre de s'éloigner et de ne pas troubler leur repos. L'un, matelot, obtempère aimablement à cette prière, l'autre un vague gringalet entre deux âges, refuse avec énergie et s'assoit.

— Bon, je vois ce que c'est, dit Max, vous êtes un « renaudeur »!

Et de tout son poids, il se laisse tomber sur la banquette écrasant une cuisse de l'importun entêté. Puis, ayant installé la planchette du compartiment, il s'adresse à Gus Muller :

— On fait une partie de dés ?

— Oui, mais à la condition que tu ne tricheras pas? Tu as vu tout à l'heure (montrant Audouy) comme je lui ai arrangé la tête à celui-là quand il a triché. Je te conseille de jouer loyalement. Et puis d'ailleurs, je prends mes précautions : (s'adressant à Piet) passe-moi mon couteau !

Piet lui donne un splendide couteau, presque un sabre, tant il est imposant. Gus Muller l'ouvre et le plante sous la table d'un coup sec.

— Avec ça, je suis tranquille, confie-t-il à Max, si tu triches, je te fais une boutonnière.

— Tu ne me fais pas peur, répond Max. Tu vois ce litre (et il prend une bouteille vide qu'il saisit avec un air cruellement menaçant), je te la casse sur la figure si tu bouges.

Le voyageur s'était fait de plus en plus petit pendant cet éloquent dialogue. Avant qu'il fût terminé, il avait pris tous ses bagages et s'en était allé plus vite qu'il n'était monté. C'est tout juste s'il ne sauta pas du train en marche, convaincu qu'il venait de se trouver en face des agresseurs de la rue Ordener.

Et Max Muller, Audouy et Piet, reprenant leurs aises, continuèrent à dormir.

Trop de simplicité.

Quelques conseillers municipaux s'étaient rendus dimanche dernier au vélodrome d'Hiver pour assister au Grand Prix du Conseil Municipal que gagna Friol. En leur qualité de représentants du peuple, ils furent reçus de façon très populaire. Pour attirer sur eux l'attention d'une foule qui n'avait pas du tout l'air de s'intéresser à leur présence, la direction avait bien fait les choses, il faut le reconnaître. Une toile noire avait été tendue le long d'une loge, et sur cette étoffe, de sinistre couleur, quatre drapeaux tricolores à 10 centimes (35 centimes les 4) étaient entrelacés : Voilà qui dut faire plaisir à ceux qui aiment la simplicité et le ridicule en même temps.

La lutte réglementée.

Très sagement, très gentiment, l'U.S.F.S.A. a émis la prétention de réglementer le sport de la lutte. Nous devons la remercier de cette idée On aime toujours les changements ! Mais j'ai bien peur que cette initiative reste sans résultat. Car, pour supprimer le *chiqué* de la lutte, le mieux serait encore de supprimer les lutteurs.

Un match de billard en 18.000 points !...

Bien que battu deux fois par Gray, l'Australien, enfant prodige du billard anglais, pour un prix de 1000 livres, le champion d'Angleterre Stevenson, a voulu affronter une troisième fois la fortune. Il a même appuyé sa chance d'un pari de 150 livres contre 100. Actuellement, il mène par 6.001 contre 4702. Mais nous sommes encore loin du but : 18.000 !

Sport ou favoritisme ?

Nous sommes vraiment très heureux pour M. B. de Lacoste de l'honneur qui vient de lui être fait. Ce commandant en retraite vient d'être nommé inspecteur du service de l'éducation physique en remplacement du colonel Dérué. Vous le connaissez? Non, n'est-ce pas? Mais nous connaissons tous en revanche de nombreuses personnalités compétentes qui auraient pu faire du bel et bon travail. Il est vrai qu'elles n'étaient peut-être pas aussi recommandées!

L'éclectisme dans les sports.

Les fervents du trotting peuvent constater, à chacune des réunions données sur l'hippodrome de Vincennes, la hardiesse de nos officiers-aviateurs. Chaque jour, en effet, un monoplan, venant du parc de la Maison-Blanche, situé à l'extrémité du polygone, vient évoluer au dessus de la piste et assez bas pour que le ronronnement de son moteur cause quelque émoi aux joueurs ; non pour eux, mais pour les susceptibles demi-sang sur la chance desquels ils ont égaré quelque somme. Et les plaisanteries se répètent qui voient souligner, par la présence du bruyant oiseau, les chances de Hirondelle ou de Hanneton. Le sport a de ces superstitions!

Précisions.

Un cheval anglais, un grand cheval, Eton Boy, vient d'être retiré du Lincolnshire. Et les notes qui annoncent cet inattendu forfait sont d'une précision qui déconcerte ; c'est en effet, à 10 h. 38 que Eton Boy fut signalé comme faisant défection. Et la veille, à midi 44, Caubeen avait été retiré du Grand National :

La science de Bazin n'est pas vaine.

Nouvelle à la main.

A la sortie du vélodrome d'Hiver dimanche dernier :

— As-tu vu, dit un spectateur des galeries à un de ses amis, si le Dupuy et le Friol ont bien enfermé le Dupré ?

— Oui, C'était honteux !

— Sais-tu pourquoi ils l'enfermaient ?

— Non.

— Pour lui éviter les courants d'air !

Ce n'est pas très drôle, soit, mais c'est sportif.

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 27 FÉVRIER AU 3 MARS 1912

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 1er MARS. — Pau. — Védrines établit de nouveaux records de vitesse couvrant 10 kil. en 3 m 35 s. 4/5 ; 20 kil. en 7 m. 14 s. ; 30 kil. en 10 m. 53 s. 4/5 ; 40 kil. en 14 m. 32 s. 1/5 ; 50 kil. en 18 m. 10 s. 2/5 (anc. rec. 19 m. 3 s. 1/5) ; 100 kil. en 36 m. 23 1/5 (anc. rec. 37 m. 58 s. 2/5 ; 150 kil. en 54 m. 35 s. 3/5 (anc. rec. 56 m. 41 s. 2/5), 170 kil. en 1 h. 1 m. 55. s. ; 1/4 d'heure, 40 kil. 374 m. (anc. rec. 39 kil, 303) ; 1/2 heure 80 kil. 374 m. (anc. rec. 79 kil. 303) ; 1 heure, 164 kil. 431 m. (anc. rec. 159 kil. 303). Plus grande vitesse 166 kil. 821 m.

Tabuteau, couvre 250 kilomètres en 2 h. 7 m. 55 s. 1/5 (anc. rec. 2 h. 22 m. 57 s. 3/5.)

SAMEDI 2 MARS. — Pau. — Védrines établit le record du monde de vitesse des 10 kilomètres couvrant la distance en 3 m. 34 s, 1/5 (167 kil. 910 m. de moyenne).

SAMEDI 2 MARS. — Saint Louis. — Le capitaine Berry, passager, se laisse tomber d'aéroplane d'une hauteur de 500 mètres et regagne le sol au moyen d'un parachute.

CYCLISME

DIMANCHE 3 MARS. — Palais des Sports. — *Prix du Conseil municipal* (500 mètres amateurs) : 1. Bey. 2. Meslot, 3. Dumoussaud. — *Prix du Conseil municipal* professionnel, 1.000 mètres) : 1. Friol. 2. Dupré, 3. Dupuy. — *Match Didier Collins* (derrière motos) : 1re manche, 15 kilom. : 1, Léon Didier, 12 m. 12 s. ; 2e manche, 20 kilom. : 1, Léon Didier, 16 m 8 s ; 3e manche, 10 kil. ; 1. Léon Didier — *Prix Frank Kramer* (8 kilomètres) : 1, Fogler, 12 m. 22 s. 3/5, 2. Ellegaard, 3. Dupré.

ATHLÉTISME

JEUDI 29 FÉVRIER — Boxe. — Monte-Carlo. — Georges Carpentier, bat Jim Sullivan champion d'Angleterre, poids moyens en deux rounds par knock-out.

SAMEDI 2 MARS. — Boxe. — Paris. L'Anglais Miner bat Paul Til aux points en dix reprises. Kid Jacks n est déclaré vanqueur de Jewey Smith.

DIMANCHE 3 MARS. — Cross-Country. — Le Mans : Le 24e Cross national disputé sur un parcours de 16 kil. 200, a été gagné par Bouin en 1 h. 1 m. devant Keyser à 100 mètres, 3. Lizandier, 4. Lavaux, 5. Frémont.

DIMANCHE 3 MARS. Rugby — Parc des Princes ; Le match Londres-Paris est gagné par l'équipe de Londres qui marque 22 points contre 12 aux Parisiens.

DIMANCHE 3 MARS. — Rugby — Compiègne : Le Racing Club bat le Rugby Club compiégnois par 23 points à rien. — A Nantes : Bordeaux bat Nantes, par 5 points à 3. — A Bayonne : Toulouse bat l'Aviron bayonnais par 3 points à rien.

HIPPISME

VENDREDI 1er MARS.—Saint-Ouen. — *Prix Courcolet* (haies, 3.700 mèt., 10.000fr.) : 1. Rioumajou, à M. Veil-Picard (Parfrement) ; 2. Saut de Loup. — P. M. : Gag. 17 fr. 50 ; pl. 15 fr., 32 fr. 50 (8 partants). Trois-quarts de longueur, courte tête.

SAMEDI 2 MARS. — Enghien. — *Prix Shéridan.* (haies, handicap, 10.000 francs. 2.800 mètres,) : 1. Lord Burgoyne 61 kil., 1/2, à M. J. Hennessy (Parfrement) ; 2. Savon, 66 kil. ; 3. Infortuné, 62 kil. —P. M. : Gag 88 fr. ; pl. 27 fr. 50, 23 fr. 50 58 fr., (13 partants.) Une longueur et demie, deux longueurs, une tête.

DIMANCHE 3 MARS — Auteuil — *Prix Saint-Sauveur* (steeple, 15.000 francs : 1 Prince de Saint-Taurin, à M. Lucas (Thibault) ; 2. Mambrino, 3. Soir de Fête. — P. M. : Gag. 41 fr. ; pl. 18 fr., 20 fr., 17 fr. 50. (8 partants). Une longueur et demie, six longueurs.

TIR AUX PIGEONS

SAMEDI 2 MARS. — Monte-Carlo. — *Prix Fortunio* (handicap) : 1. MM. Plevins (21m.) 11/11 ; Svantitzky (30 m.) 11/11 ; R. de Tabbricosti 11/11.

CE QU'IL FAUT LIRE

Comment on devient champion de courses à pied, par Jean Bouin. Collection sportive à 1 fr. 25.

La Chasse à tir, par Cunisset-Carnot. Collection Sports-Bibliothèque. Le volume, 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LES MATCHES DE CHAMPIONNAT

LE MATCH RACING-COMPIÈGNE

Malgré une belle défense, Compiègne fut battu par 22 points à rien. Sur notre cliché un racingman est plaqué à 5 mètres des buts de Compiègne.

ARRÊTÉ A TEMPS

Monniot s'est échappé, mais serré, il passe à un co-équipier qui va charger lorsqu'il est arrêté à temps près de la touche.

LE MATCH BAYONNE-TOULOUSE

Battus par 1 but sur coup franc, les Bayonnais furent néanmoins les meilleurs, sur notre cliché à la suite d'une passe, Roé s'échappe, mais il ne marquera pas.

UN PLAQUAGE EN TOUCHE

Supérieur dans toutes les lignes, Bayonne attaqua continuellement. Sur notre cliché, les Toulousains, jouant la défensive, plaquent un Bayonnais en touche.

LE MATCH NANTES-BORDEAUX

La partie fut très vivement menée ; en mêlée, les Nantais eurent même souvent l'avantage et ne succombèrent que de 5 points à 3.

UNE TOUCHE

Le terrain complètement détrempé gêna le jeu ; néanmoins, à la touche Percy Bush se fit remarquer, quoique très surveillé par les Bordelais.

LA VIE AU GRAND AIR

JEAN BOUIN REMPORTE LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS

Rjck

POUR LA TROISIÈME FOIS, JEAN BOUIN DEVIENT CHAMPION DE FRANCE DE CROSS.

(Photographies de notre envoyé spécial)

Le Championnat de France de cross-country s'est disputé dimanche dernier au Mans. La pluie et le vent faisaient rage, incommodant les courageux concurrents. Dès le départ, Bouin mène à vive allure. A la fin de la première boucle (8 kil. 100), il est premier à 150 mètres devant Keyser. Il conservera cette avance jusqu'au poteau et couvrira les 16 kil. 200 du parcours en 59 m. 56 s. *Au milieu :* Le peloton des provinciaux. — *A gauche, en haut :* Bouin dans un sentier. — *A droite :* Keyser saute un fossé. — *En bas, à gauche :* Bouin va lâcher Keyser, Dumonteil, Lizandier, etc. — *A droite :* A l'arrivée, Bouin, très frais, fait un signe amical à notre photographe.

LONDRES BAT PARIS

LONDRES VA MARQUER

La rencontre qui mettait aux prises les équipes représentatives de Londres et de Paris, s'est terminée par la victoire de Londres par 22 points à 12. Sur notre photographie, les trois quarts anglais viennent de passer de Muizon et Auguste et vont marquer un essai.

UNE CHARGE MANQUEE

Paoli s'apprête à ramasser la balle, mais il est, contrairement aux règles du jeu, arrêté par deux adversaires.

UN COUP DE PIED

A la suite de plusieurs off side, l'arbitre accorde, devant les buts anglais, un coup de pied aux Français.

ARRETE A TEMPS

Un avant londonien s'est échappé et va marquer l'essai, lorsque Loche l'arrête à 3 mètres des buts.

PENDANT qu'à Paris l'équipe de Londres, pas très brillante, triomphait par 22 points à 12, de l'équipe de Paris, encore moins présentable que l'équipe anglaise, trois matches de championnat comptant pour les quarts de finale, se disputaient en province.

A Compiègne, le Racing Club de France, champion de Paris, a triomphé facilement par 23 points à rien du Rugby Club de Compiègne, champion de Picardie. La victoire des Parisiens était attendue.

A Nantes, le Stade Bordelais, champion de la Côte d'Argent, rencontrait le Stade Nantais, champion de l'Atlantique. Le match, absolument splendide, se termina par la victoire de Bordeaux, qui triompha par trois points à rien. Une victoire nantaise ne m'aurait nullement surpris, l'équipe de Percy Bush étant actuellement dans une forme remarquable, les Bordelais durent d'ailleurs s'en apercevoir. Les Bayonnais, en qui je voyais les futurs champions de France, ont connu la défaite, et chez eux, encore. Il est vrai que les Toulousains, qui ont l'honneur d'avoir réussi cet exploit, en ont été réduits à triompher par un but sur coup franc, après avoir été dominés dans toutes les lignes et plus souvent occupés à défendre leur ligne de but, qu'à pousser des reconnaissances chez les compatriotes de Forgues.

Une quatrième rencontre devait se disputer, à Grenoble, entre le Stade Grenoblois et le Football-Club de Lyon ; le match a dû être remis, vu l'état du terrain.

J. A.

AUTOMOBILE

A propos du Tour de France

Nous suivons l'exemple des Anglais.

Nous sommes décidément entente cordiale jusqu'aux moindres détails. Nous fumons du tabac odorant, nous buvons du whisky and soda, nos modes masculines viennent de Londres et nos chapeaux copient les formes d'abat-jour des Lock, nous promenons des chiens anglais, nous faisons de la boxe anglaise, du football, du lawn-tennis, du golf. Il n'est pas jusque dans un sport qui fut d'abord exclusivement français, l'automobile, où nous ne nous inspirions de celle qui est aujourd'hui l'amie loyale, après avoir été longtemps la perfide Albion.

Notre confrère quotidien, l'*Auto*, vient en effet de mettre sur pied un Tour de France automobile, qui n'est pas une course de vitesse, ni même de fond, qui est épreuve de régularité en même temps que d'endurance, et dont le programme pratique s'inspire visiblement des premières grandes épreuves organisées en 1898 et 1900 par l'Automobile-Club de Grande Bretagne, et dont le nom était Reliability Trials ou épreuves de Reliability. Il est assez difficile de traduire ce dernier terme. La reliability, ce n'est ni l'endurance, ni la régularité, c'est ce je ne sais quoi qui donne confiance et qui la mérite. On voit apparaître le point de vue nettement commercial. On voulut désigner au public la voiture qu'il devait acheter, de confiance, et l'on voulut en même temps montrer à ce même public que l'automobile tout entière était «reliable», ce qui est une démonstration superflue aujourd'hui, mais ce qui ne l'était pas à cette époque. Ce fut le secrétaire et l'on peut dire le véritable créateur de l'Automobile Club de Grande-Bretagne, M. Claude Johnson, qui eut cette idée de génie. Les Reliability Trials eurent d'abord un grand succès, puis leur rôle social étant terminé, elles disparurent, peu à peu, sans qu'on s'en aperçut et furent remplacées là-bas par une série de Salons, les acheteurs sachant que désormais toutes les voitures étaient reliables. Après l'Angleterre, ce fut le tour de l'Allemagne, où le prince Henri fonda sa fameuse Coupe qui ne fut guère à vrai dire autre chose. Les Allemands étendirent simplement quelque peu le programme et essayèrent de faire rayonner dans les pays étrangers, et principalement en Autriche leur programme d'action. Mais il arriva qu'un beau jour les Autrichiens battirent les Allemands. L'épreuve fut alors métamorphosée en une espèce de tournoi anglo-allemand qui n'eût d'ailleurs, à tout point de vue, et surtout au point de vue politique, qu'un succès d'estime.

Il y a quelques années, les Italiens organisèrent, eux aussi, un Tour d'Italie. Les bases d'un concours de ce genre sont toujours les mêmes. On impose de ville en ville la moyenne kilométrique autorisée par les règlements. Cela permet à ceux qui n'ont pas de pannes de se promener et obligent les autres à des raids vertigineux qui sont en général funestes aux ponts de la région. Il y a également des mécanos habiles, spécialistes du tour de force, et c'est ainsi que les premiers Reliability Trials furent gagnés par Jarrott qui changea une bougie en marche, sans arrêter le moteur. Que va donner en France l'épreuve qui a commencé la semaine dernière ? Les engagements ont été nombreux, l'intérêt semble assez vif, tout est relatif ici, et cela ne peut faire en tout cas que de bonne propagande, car avec les voitures actuelles, l'actuel programme est forcément un jeu.

GEORGES PRADE.

COURSES A PIED

Le cross national

3e victoire consécutive de Bouin — La province s'affirme et le Métro conserve son titre.

Il y a quinze jours, nous écrivions en substance que Keyser, désireux de battre Bouin de façon décisive était en train pour y arriver, de parfaire sa forme déjà belle du Lemonnier. Si le Marseillais qui est en léger déclin ne se reprend pas, ajoutions-nous, il sera dominé nettement. Par contre, s'il retrouve sa condition de l'an dernier, nul doute n'est permis, et Keyser, malgré sa valeur actuelle et le fini de sa préparation devra, après un beau combat, s'incliner devant la machine plus puissante qu'est le champion de France et d'Angleterre.

Les événements ont amplement justifié nos prévisions, car si Bouin a gagné nettement, ce ne fut pas sans trouver chez Keyser une résistance, tardive il est vrai, mais qui donne la plus haute idée de l'énergie du champion du Racing.

Bouin a gagné parce qu'il devait logiquement le faire.

Pour lui, le terrain n'entre pas en ligne de compte et qu'il se trouve sur une prairie, une route, une côte ou une descente, son moteur est trop fort pour s'apercevoir ne fût-ce qu'une seconde, que le sol est plus dur ou plus mou, ou que sous ses pas le terrain monte ou descend. On ne pourrait mieux le comparer qu'à une forte voiture de course luttant contre un lot de voitures légères.

On se rend bien compte que l'engin qui a le plus de H. P. dans son capot doit, sauf accident, fatalement gagner. Mais il faut bien avouer que cette fois la victoire du Marseillais, pour décisive, fut bien moins facile que celles qu'il remporta à Amiens, à Marseille et à Vaucresson dans les trois derniers championnats.

Il galopait alors au-dessus du lot, sans qu'on put songer à l'inquiéter et j'ai encore dans l'œil l'impression de puissance et de facilité qu'il me fit l'an dernier à Vaucresson, quand, à la fin du premier tour, il entra dans le parc.

Nous le vîmes passer si aisément sur le gazon mou qu'il semblait avoir pris le départ à la minute précédente. Et sa silhouette blanche s'estompait déjà dans le lointain, quand le deuxième à son tour arriva devant nous.

Dimanche, Bouin a cru au début de l'épreuve et tout le public avec lui, que la course serait courue dès le premier tiers du parcours et de fait, se détachant sans effort de la meute, il sema tout le monde, sauf Keyser accroché à ses foulées et Lizandier plus loin. Puis, jugeant le moment venu de s'en aller, il produisit l'effort puissant qui lui a jusqu'ici donné bien des victoires et Keyser, malgré sa ténacité de bouledogue, dut s'incliner devant ses muscles plus forts.

Dès lors, la chose semblait terminée et le Marseillais n'escomptait plus que l'ennui des kilomètres à parcourir, quand Keyser dans un sursaut d'énergie fit appel à toutes ses ressources et peu à peu regagna mètre par mètre, comme un nageur qui lutte contre le courant, les 120 mètres que lui avait pris Bouin.

J'ai vu bien des efforts athlétiques dans ma carrière, et suis à même d'en apprécier la valeur, mais je crois qu'il n'en est pas de plus méritant que celui d'un homme qui d'abord dominé et lâché, seul dans la campagne, se trouve en lui-même un regain de courage et pousse alors comme une brute pour satisfaire cette idée fixe : rattraper le terrain perdu.

Un tel homme peut ensuite être battu, mais il a fait quelque chose de très beau.

Keyser revint donc sur Bouin et le rejoignit presque, mais l'effort avait été trop grand, et à nouveau, le vide se fit entre les deux lutteurs.

On sait la fin de la course.

Passons maintenant aux autres concurrents.

Lizandier, le vieux lutteur, s'accrocha tant qu'il put mais ne pouvait faire mieux avec Bouin et Keyser que de finir derrière eux.

Arnaud, le champion des 1.500 mètres, a trouvé la distance trop longue pour ses moyens, et s'est arrêté avec bien d'autres. Il a été sage, car il ne peut récolter en de pareils travaux que très peu de gloire, mais par contre, pas mal de chances d'accidents. Il a un trop bel avenir devant lui, de 800 mètres à 1.500 mètres, pour gâcher bêtement ses jambes et sa foulée.

Le 4e, Lavaux, de Châlons, est, pour la première fois en aussi bonne place. Il brilla l'an dernier dans le championnat de France de steeple jusqu'au moment où, brusquement, il s'effondra. L'homme est énergique et mérite sa place.

La surprise de la journée fut la supériorité très nette de la province sur Paris dans le classement.

Pendant de nombreuses années, la province n'engagea pas d'équipes dans le Championnat de Cross, puis y délégua modestement ses champions qui furent longtemps réduits aux rôles de comparses. C'était la bonne époque où, de Paris on pouvait écumer les départements.

Plus tard, la province qui est tenace eut un homme dans les dix premiers, puis deux, puis le champion et enfin, dimanche, elle a battu Paris en inscrivant six de ses coureurs dans les dix de l'équipe nationale.

Applaudissons bien haut cet effort inlassé de petits clubs qui n'ont pas les facilités de nos cercles de Paris. Ils sont arrivés au résultat que, depuis de longues années, ont atteint les clubs provinciaux anglais qui ont fait du cross leur spécialité et enlèvent tous les ans la première place du championnat d'Angleterre sur les grosses associations de Londres.

J'ai gardé pour la fin les félicitations que je veux décerner au Metropolitan.

Le club blanc et jaune ne compte que 45 points contre 162, total de son suivant immédiat, le Massilia; les chiffres ont leur éloquence et démontrent mieux que des phrases les résultats que l'on peut obtenir en entraînant de façon rationnelle dix hommes bien choisis et ne comprenant pas, malgré tout, de sujets de toute première classe. C'est mieux que du beau travail, c'est de la science et il sied de le féliciter.

LOUIS DE FLEURAC.

FOOTBALL-RUGBY

Droit... aux buts

Il faudrait accorder 4 points pour tout essai marqué.

Les meilleures plaisanteries sont les plus courtes. Or, il en est une qui a vraiment trop duré, et qui, par suite, nous apparaît véritablement trop mauvaise pour qu'il ne soit pas temps de la voir enfin cesser.

Le football rugby, c'est l'image de la guerre bien ordonnée, où toutes les divisions concourent à une action commune, et visent à un même et unique résultat : la victoire de toute l'armée

L'EXCELLENT ANGLAIS DYKE

Que peut importer le succès ou la vaillante conduite d'un régiment, si le reste des forces doit finalement battre en retraite ?

Il en est exactement de même au football-rugby. Il y a quinze ans, nous en étions encore aux prouesses individuelles et aux déroutes collectives.

Aujourd'hui, nous commençons à savoir mener les mouvements d'ensemble.

Or, quelle est la résultante habituelle de ces attaques générales d'une équipe ? Quel est le témoignage concret de la supériorité d'ensemble d'une attaque collective sur la défense adverse ? C'est l'essai, et seulement l'essai.

Il est entendu depuis de longues années que l'essai vaut trois points à l'actif de l'équipe qui le réussit.

Très bien ! mais alors pourquoi cette extraordinaire anomalie qui consiste à accorder quatre points à un exploit purement individuel : le but sur coup de pied tombé, ou drop goal ?

Pourquoi accorder trois points pour un but sur coup franc, qui, pour une faute, le plus souvent vénielle, vaut à une équipe ce qu'un essai a pu donner à l'adversaire, essai parfois amené par une laborieuse préparation et un éblouissant assaut final ?

On a déjà vu des championnats perdus par 1 drop goal (4 points) à 1 essai (3 points), ou par 2 coups francs (6 points) à 1 essai (3 points).

L'équipe de l'Ecosse a particulièrement pâti cette saison de l'importance numérique accordée aux buts de toutes sortes. Le total des points que lui infligea le Pays de Galles semblait indiquer un écrasement : 21 points à 6. Or, la vérité c'est que l'Ecosse succomba seulement par 3 essais à 2, ce qui n'est plus tout à fait la même chose. Le Pays de Galles avait tout simplement compté 12 points de buts (2 drop goals et 2 buts après essais).

Mieux encore : l'autre samedi, l'Irlande a battu cette même Ecosse, en marquant moins d'essais que cette dernière : 10 points (1 essai, 1 drop goal, 1 coup franc) à 8 points (2 essais, 1 but).

C'est à Paris que, l'un de ces derniers dimanches, nous voyons un résultat à peu près identique : Tarbes battant le Stade Français d'un point, en ayant marqué un essai de moins que les « bleu et rouge ».

Et aussi, j'estime que nous devrions tous nous unir pour jeter à bas cette méthode : l'essai doit dominer le jeu, et gagner la partie. Et s'il importe de conserver les buts, il faut les ramener à leur juste valeur, tant pour établir une démarcation entre la qualité des essais marqués à l'aile ou entre les deux poteaux, que pour pénaliser certaines fautes et pour récompenser dans une plus équitable proportion, la prouesse du joueur qui réussit un drop goal Par exemple : l'essai, 4 points ; tout but, quel qu'il soit, 2 points.

Je suis certain que l'opinion publique serait, en France, favorable à cette idée, et que l'Angleterre pourrait bien s'y rallier, si une habile diplomatie se chargeait de mener les pourparlers,

GÉO LEFÈVRE.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

" Docteur Golf "

Ici sont exposées par un fervent golfiste, M. Andrew Carnegie, du *Daily Mail*, non pas tant les règles du golf, que les raisons diverses et profondes, surtout psychologiques, de la fascination singulière exercée par ce jeu fashionable et mystérieux — oui, le mystère est un de ses charmes — sur l'âme des initiés Le vrai golfiste est golfi-te exclusivement ; il l'est, avec l'intransigeance de la passion. Son horizon s'arrête aux limites des links, et cela, il est vrai, lui constitue un domaine assez large et divers.

On sait que le golf, passe-temps favori des colonies anglaises et américaines campées chez nous, à Pau, à Paris-Plage, à Fontainebleau, ailleurs, étend chaque jour ses conquêtes en France. Aussi bien, malgré ses allures étrangères, n'y est-il guère qu'un revenant, ou mieux un descendant plus ou moins direct d'un ancien jeu national, notre vieux jeu de mail, si fort en honneur dans la vieille France.

C'est le 14 novembre 1888 que fut fondé à Yonkers, sous le nom de Saint-Andrew, le premier Golf Club des Etats-Unis. Robert Lockart, habitant de Yonkers, né à Dumferline, Ecosse, au cours de ses fréquentes visites au pays natal où l'appelait son commerce, apprit l'ancien et royal jeu. Il en devint fanatique et résolut que sa nouvelle patrie ne fut pas plus longtemps dépourvue de cet attribut indispensable d'une haute civilisation. Il acheta quelques douzaines de « clubs » à Dumferline, et, dès son retour à Yonkers, il expliqua le jeu à son compatriote dumferlinite Jack Reid, et à quelques autres bons camarades, qui commencèrent leurs essais dans le jardin de Reid, et bientôt louèrent un champ plus vaste où poursuivre leurs exercices ; puis, ils fondèrent un club dont Jack Reid fut nommé président, (Lockhart déclinant cet honneur à cause de ses fréquentes absences) et de ce club, John C. Ten Eyck, de bonne souche hollandaise, fut élu secrétaire : il l'est encore. Longue vie à lui ! Qu'il soit donc enregistré dans les annales du temps, que l'introduction du golf en Amérique fut l'œuvre de deux enfants de Dumferline, Ecosse, habitants de Yonkers, (New-York) : Lockhart et Reid. En eux, les qualités de l'Américain se superposaient heureusement à celles de l'Ecossais. L'Ecossais de Dumferline est, par lui-même, une race ; une des gloires d'Edimbourg, capitale du comté, et métropole moderne ; c'est que, du haut de son château-tour, les habitants peuvent contempler l'abbaye de l'ancienne capitale où reposent les restes des Bruce, de la Reine Marguerite, et de maints personnages de sang royal. Mes parents ont vu Sir Walter Scott, assis parmi les ruines, en train d'écrire et de dessiner.

Nous ne devons jamais oublier non plus, que l'Ecosse a donné aussi l'Episcopat à la République Américaine, car ce fut un évêque écossais qui déclara qu'il consacrerait un candidat américain authentique, et qui le fit, après le refus des hommes d'Eglise anglais. C'est de chez elle, encore, que sont venus Wilson et Hamilton, les pionniers du Fédéralisme, de l'autre côté de l'eau. Une précieuse trinité : l'Episcopat, le Fédéralisme, et enfin le Golf ; et qui dira de celui-ci que des trois dons, il est le moindre ? Nous aurions pu nous tirer d'affaire sans l'Episcopat, puisque nous, dans cette République, sommes dans la position de nos amis anglais, dont un Français a dit : « Mon Dieu ! quel pays ! Cinquante religions différentes et une sauce seulement. » Mais où trouverions-nous un substitut au golf ? J'ai lu, je ne sais où, que l'argent dépensé aux Etats-Unis, en terrains (greens) et clubhouses, atteignait aujourd'hui 15 millions de dollars.

Le jeu de golf, dans mon jeune temps, était le privilège des classes supérieures en Ecosse, la marque du gentilhomme ; au sud de la frontière, la plante végétait. Jamais on ne voyait une dame sur les « links ». Le travail de missionnaire que l'associé septentrional du Royaume-Uni accomplit pour le voisin méridional, serait une longue histoire : constatons seulement qu'au Sud, aussi maintenant, le noble jeu est coté haut, et que parmi ses plus notoires protagonistes, figure l'ex-premier ministre Ecossais et leader des conservateurs, M. Balfour. N'est-ce pas lui, qui, à une récente conférence des chefs de partis, quand le danger couru par les Pairs héréditaires causait dans l'assemblée un silence consterné, rétablit la bonne humeur, en proposant de changer de sujet, et de s'attaquer à la vraie, la grande question de l'heure : « Comment se maintenir sur la ligne du « putt » ?

Le charme du golf, qui l'analysera et décidera en quoi il consiste ? Et d'abord, nous devons user du pluriel. Il n'a pas un, mais une foule de charmes. Nous sommes sous le dôme du ciel, adorateurs du dieu du plein air. Chaque brise qui souffle, emporte sur son aile faiblesse et maladie, nous assure un nombre plus grand de jours heureux ici sur cette terre, que dis-je ? fait descendre un peu de ciel sur nos têtes ! Pas de docteur, comme le docteur Golf. Ses cures sont aussi miraculeuses que celles qu'on attribue parfois à « la science chrétienne », moins son inconnu, et ses allures mystérieuses, faites pour alarmer les esprits prudents. La moindre des vertus du golf, n'est pas son pouvoir d'agir sur les caractères, et particulièrement sur la langue. Nous n'avons qu'à rester silencieux pour obtenir des résultats insolites. Le traitement préventif, heureusement appliqué, produit ses meilleurs effets sur le green. Dans une récente caricature de « Punch », un gamin en interpellait un autre qui suivait un joueur : « Où allez-vous Sandy ? — Je vais *entendre* ce gentleman jouer au golf. » Malins ces gosses !... Un jour, un vrai tocquard de noble mine, s'exerçait solitairement. Il ratait coup sur coup, si bien qu'enfin il s'écria : « Au diable ! je n'ai jamais raté comme cela, avant ! » Et le gamin, étonné : « Votre Honneur a donc joué déjà ? »

Je sais un diacre qui, interrogé sur les motifs qui lui avaient fait abandonner sa fonction à l'Eglise, répondit, naïvement : « il le fallait ; j'étais dans l'alternative de me démettre ou de dire adieu au golf, et ceci, c'était au-dessus de mes forces. »

Les « links » de Skibo ont vu les débuts de quelques célébrités, entre autres du grand philosophe positiviste, Frédérick Harrisson, qui n'était même pas un très bon joueur. Un jour que je le voyais progresser péniblement vers le « long hole », je lui demandai : Combien de coups ? — Trois, répondit-il — Seulement ? insistai-je, lui ayant vu « frapper l'air » d'un nombre de coups incalculable. — Oh ! mettez en 20, si vous comptez ceux-là, riposta le philosophe piqué ! Mais je n'ai frappé la balle que trois fois.....

Il y a jeux et jeux. Le jeu rend-il les amis plus chers l'un à l'autre ? ou bien provoque-t-il ce vilain sentiment de jalousie, qui d'adversaires fait des rivaux, voire des ennemis, envieux des succès l'un de l'autre ? Nous entendons parler souvent de ces rivalités qui naissent de certains de nos jeux, du football particulièrement et très naturellement d'ailleurs, joué comme il l'est parfois chez nous avec brutalité, quand les hommes, dans l'ardeur de la lutte, se ruent les uns sur les autres, en cherchant à se terrasser. C'est le contraire ici. Les amitiés se resserrent. Plus on se rencontre sur le « green » et plus on désire s'y rencontrer, y retrouver la société du camarade ; plus tard, quand deux amis sont séparés, l'un sent son cœur battre plus vite chaque fois que le nom de l'autre est prononcé, et clôt son panégyrique par la phrase magique murmurée avec émotion : « Ah ! nous avons joué au golf, ensemble ! » Court, simple et suffisant ! Le golf nous laisse des intervalles, des entr'actes pour l'échange des pensées mutuelles qui fortifient entre nous les liens. Nous nous réjouissons quand le camarade joue bien, nous applaudissons à ses succès. Le golf est un jeu totalement exempt de ces luttes physiques d'homme à homme, racine indéracinable du mal au football.

Aucun jeu ne donne autant de plein air, l'élixir de la vie, du matin à la nuit, avec une bouchée en guise de lunch, au besoin ; il peut être joué sans excès de fatigue, même par des gens âgés ; et il y a les quelques minutes de repos et de causerie avec le camarade. Le temps ne compte pas ; on peut multiplier les trêves, sans que le jeu en souffre. Asseyez-vous et moralisez ; frappez quand il vous plaît ; c'est tout un.

Un autre trait distinctif de ce grand passe-temps, c'est que, chassant de notre âme tout souci étranger, il accapare notre attention entière. Voilà une formule merveilleuse pour débarrasser notre cerveau des toiles d'araignée ; faim, soif, froid, chaleur, affaires, aspirations sublimes, tout passe au second plan, quand arrive le moment critique et que tout dépend du dernier « putt ».

J'ai été un converti tardif, très tardif au noble jeu de golf. Le rire dont j'accueillis la première tentative de mes hôtes pour m'induire à pousser de petites balles dans de petits trous au fond du parc de Skibo, ah ! je ne l'ai pas oublié ! Et je revois aussi un joueur notoire, un gagnant de Coupe. M. Morrisson, éditeur à Edimbourg, venant à moi tout feu et flammes, les yeux brillants et m'annonçant, d'un ton saccadé, tout essoufflé encore, sa merveilleuse trouvaille : « Savez-vous que vous avez une piste de golf naturelle, au bas du parc, entre le Loch et le Forth ? Certain, pas d'erreur possible. Quelle trouvaille ! » Et mon ami d'attendre ma réponse, toute son attitude exprimant l'étonnement que je ne sois pas tombé évanoui à la nouvelle de cette stupéfiante découverte, don suprême de la Providence, qui achevant la perfection de Skibo, ne lui laissait plus rien à désirer. Je dus me composer un visage pour ne pas choquer mon ami par mon air d'indifférence, et faire de mon mieux pour dissimuler un naissant sourire. Il y a de cela onze ans seulement. Morrisson fut chargé de tout organiser, et le résultat de ses soins ce sont les « links » de Skibo, et quels links ! D'un côté un lac à saumons ; des mouettes qui font leur nid dans un îlot, au centre, « mouettes à l'essor mélancolique » ; le Forth salé de l'autre côté, et des nuées d'alouettes de mer logées au bord des « links » et remplissant l'air de leurs trilles, quand elles montent dans le ciel.

Les links coûtent de l'argent, mais nous nous demandons quelle somme nous induirait à renoncer à cette attraction qui donne plus de plaisir à plus de visiteurs qu'aucun élément — isolé — de notre vie nationale, dans les Highlands. Ces links ont fait de nous les débiteurs de ce maniaque de Morrisson pour toujours ; et après tout, est-ce un tel maniaque ?

Comment j'y fus pris ?

Mes neveux jouent et remportent des prix, et au cours d'une visite que je leur faisais, je vis les ravages du jeu sur les fervents de ma famille. C'était du fanatisme. Pourtant, je me laissai faire, j'essayai un « drive ou deux » pour être dans la note ; puis un autre, un autre encore, et, sans que je sache comment, avant de m'en être aperçu, le tour était joué, le tentateur m'avait pris dans ses filets. J'étais devenu non un joueur, mais un aspirant au jeu de golf, un aspirant je le suis encore, et je le resterai pour toujours ! Commençant à soixante-trois ans, que peut-on espérer ? J'essaie de faire de bons marchés avec de vrais joueurs, et grâce au nombre de coups que me concèdent des âmes généreuses, je raccroche une victoire par-ci par-là ! Oh ! je ne me fais pas plus d'illusions qu'il ne sied. Parfois, un soupçon de complaisance plane au-dessus des explications de l'adversaire, lorsqu'il commet une faute invraisemblablement grossière, même lorsque le handicap est large ; mais moi, pour n'embarrasser pas un collègue libéral, j'accepte la situation, et souris en dedans.

Je suis passable aujourd'hui sur le green, mais le long « drive » droit n'est pas dans mes moyens.

Le club de Saint-Andrew, je l'ai dit, a pour fondateurs deux enfants distingués de Dumferline. Il y en a un troisième qui se distingue par ceci, que dans les parties de matches, il lui est accordé un plus grand nombre de coups de faveur qu'à tout autre membre du club.

En conclusion, que notre tribut au golf s'achève par les mots empruntés au récent poème de Henry van Dyke, car c'est dans l'air pur du ciel libre seulement, que le golf opère ses miracles, qui font de lui la joie de l'ardente jeunesse, le tonique de la sobre maturité, l'apaisant refuge du vieil âge :

Pour la revivifiante chaleur du soleil qui enveloppe mon être ;

Pour la fraîcheur des eaux qui courent à travers les vallées ombreuses ;

Pour le baume des brises qui caressent de leurs doigts légers ma figure ;

Pour l'hymne vespéral de la grive lorsque descend le crépuscule ;

Pour le souffle plus long, le souffle plus profond, le souffle d'un cœur sans souci.

Je te remercie et t'adore, ô toi, Dieu du plein air.

ANDREW CARNEGIE.
(Extrait du *Daily Mail.*)

Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er Mars.

Couverture : Le major Fontenoy et son levrier gagnant de la Coupe de *Fermes et Châteaux*	
Chevreuils au bois	CUNISSET-CARNOT.
Le château de Champs	CH. DE FÉLIGONDE.
Nos cochers, la conduite au Menage.	Cte DE COMMINGES.
Le chien de Beauce	E.-G. SÉE
De l'incubation	FRANKY-FARJON.
Un paragrêle électrique.	RAOUL CLERC
Les palissades et parois de verdure.	J. C. W. FORESTIER.
Le concours hippique de Bordeaux	
L'origine des soies sauvages.	P. VAYSSIÈRE.
L'enseignement agricole	D. ZOLLA.
Le chien de trait	E.-G. SÉE.
L'élevage des truites	RIVEZ.
Le mois de *Fermes et Château*	

Le Service d'Impressions d'Art P. Lafitte et Cie édite en ce moment, pour des maisons d'aéroplanes, automobiles et cycles, vêtement de sports, des catalogues et plaquettes très bien présentés.

Ce service, disposant d'un imposant concours de dessinateurs, photographes, etc., et d'une imprimerie avec un outillage moderne, est à même d'exécuter, dans des conditions exceptionnelles sous tous rapports, tous travaux de publicité en Catalogues illustrés, Affiches artistiques, Cartes, Menus, Programmes, etc.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'équipe cycliste du Club A. S. des Nouvelles Galeries. De gauche à droite : Marzuel, Gauchet, Bourdais, Lacoste, Derick, Fromaget, Pothin.

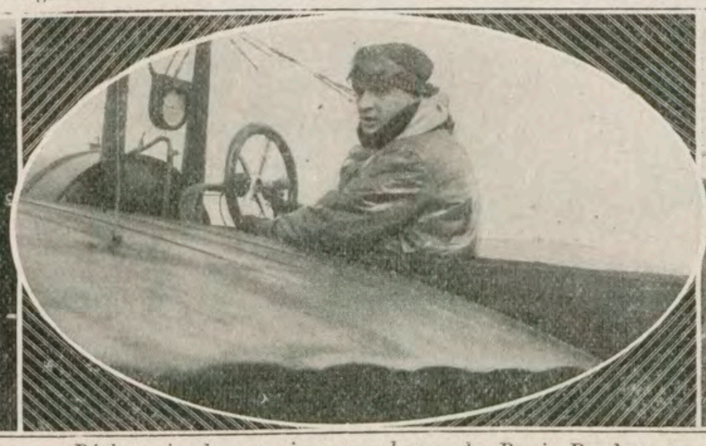
M. Ast Toogoad qui a disputé un match de golf les yeux bandés à Sunningdale.

Fourny, pilote des biplans Farman, reçoit officiellement la Légion d'honneur à Versailles.

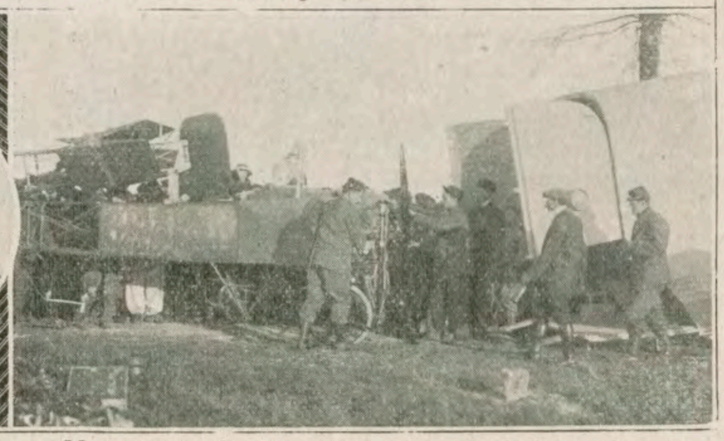
Poesy qui a battu Digger Stlanley champion d'Angleterre, en 15 rounds, le 26 février, à Londres.

Vue générale du Lawn Tennis Club de Santiago. En plus de ses courts en plein air, il comporte des courts couverts éclairés à l'électricité, qui permettent de jouer la nuit.

Les obsèques du lieutenant Ducourneau ont été célébrées, le 26 février, à Pau. Tous les aviateurs de la ville avaient tenu à venir rendre un suprême hommage à leur malheureux camarade, victime du devoir.



Bielovucic, le premier recordman de Paris-Bordeaux en aéroplane, qui a la direction de l'école militaire Deperdussin de Courcy-Bétheny. Il fait des raids quotidiens dans la région champenoise.



Manœuvres de campagne pour l'aviation effectuées à Provins. L'aéroplane, après une reconnaissance, est rentré dans son fourgon pour être transporté dans un nouveau centre de reconnaissances aériennes.

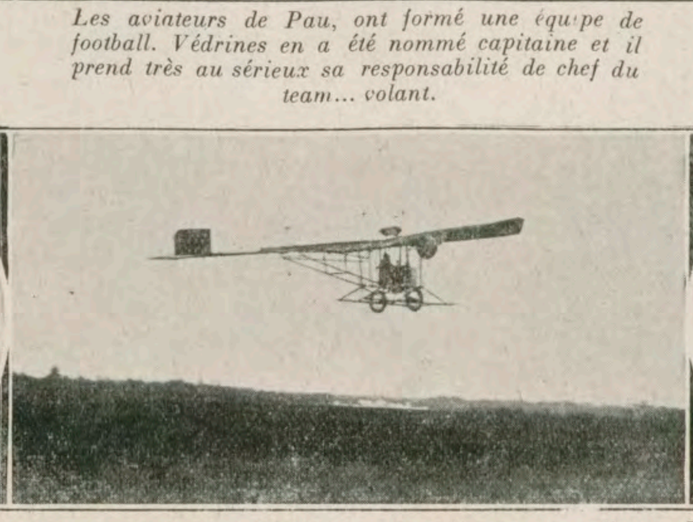
Le cross cyclo-pédestre Clément, disputé le 3 mars aux environs du Mont-Valérien, sur un parcours de 20 kilomètres, a réuni 54 partants. Pages se classa premier en 57 m. 55 s. devant Juseret.

Les aviateurs de Pau, ont formé une équipe de football. Védrines en a été nommé capitaine et il prend très au sérieux sa responsabilité de chef du team... volant.

Le jeune chauffeur Freddy Nowman âgé de 5 ans, promène sa sœur à l'allure de 4 milles à l'heure dans sa voiturette d'un cheval et demi, sans crainte des contraventions.

Friol (pneus Hutchinson) a remporté le Prix du Conseil Municipal devant Dupré et Dupuy.

(Cliché Abel-Christiania)
Oscar Mathiesen, classé premier de la Coupe Suedo-Norvégienne, disputée à Stockholm.



Le monoplan des frères Moreau en vol : cet appareil est muni d'un stabilisateur automatique. Grâce à son moteur de 50 chevaux, il atteint des vitesses remarquables. Les essais ont été jusqu'ici excellents.

L'aviateur Fessa, de l'armee ottomane qui, pour ses débuts d'aviateur, a réussi de jolies envolées à Pau.

(Cliché Lartigue)
Un virage à 60 kilomètres à l'heure avec un bob à roues, monté par deux personnes.

Martinet qui fut un brillant joueur de rugby avant de devenir un de nos meilleurs hommes-oiseaux, fait une passe avec Failliot, avant le match Racing-Compiègne.

Pare-brise avec ouverture, très pratique en cas de pluie, il est monté sur une des voitures du Tour de France.

Le maître Louis Mérignac qui dirige la nouvelle salle d'escrime de l'Automobile Club de France.

CE NUMÉRO CONTIENT UN SUPPLÉMENT DE QUATRE PAGES EN COULEUR SANS AUGMENTATION DE PRIX.

HIPPISME

Les Chevaux de trois ans

Leurs titres sont examinés au double point de vue de leurs performances et de leur naissance.

Nous voilà enfin arrivés au bout de nos statistiques. Je comprends fort bien que le lecteur qui a eu le courage de s'intéresser à mes chroniques, pousse un soupir de soulagement ; il me sera cependant permis d'en pousser un à mon tour. Car, si ces statistiques sont d'une lecture aride, il faut se rendre compte que le soin de les établir, constitue une tâche passablement fastidieuse.

Il y a là, néanmoins, un travail utile, indispensable, même : car il tend à combler une lacune qui existe dans notre institution des courses.

Pour chercher à obtenir l'amélioration constante de la race par la production de sujets de bon ordre, il importe, chaque année, de comparer, de coordonner les résultats fournis par les épreuves publiques et d'en tirer l'enseignement nécessaire.

Les éleveurs ne peuvent faire ce travail que d'une façon incomplète : les grands éleveurs n'ont pas le loisir, les petits n'ont pas la possibilité de s'astreindre à une besogne aussi longue et aussi difficile.

Il nous a semblé qu'il serait intéressant de commencer à combler cette lacune, en apportant notre modeste pierre à un édifice qui, dans notre pays, manque particulièrement de matériaux.

Nous avons débuté par l'examen d'un point particulier, en nous limitant à l'étude de la descendance en ligne femelle : nous étendrons l'an prochain le cercle de nos investigations. Cela promet encore des chroniques arides, entremêlées de tableaux rébarbatifs : leur justification résidera, espérons-le, dans l'intérêt des conclusions qu'elles permettront de tirer au sujet de l'élevage.

Notre attention est appelée, maintenant, sur un sujet plus immédiat qui est, en quelque sorte, le signe précurseur du début des courses plates : je fais allusion à la publication des poids du Handicap Optional.

Cette liste des poids constitue un véritable document : elle comprend, en effet, tous les chevaux de trois ans qui, sans être à vendre ou à réclamer, ont été placés premier ou second, en France, dans une course où la somme énoncée comme offerte en prix au gagnant est de 4.000 francs au moins. Elle condense ainsi, sous une forme mathématique, l'opinion d'une personne autorisée et particulièrement compétente sur la forme publique montrée l'an dernier par les jeunes chevaux : c'est, en un mot, le palmarès des deux ans.

Nous nous bornerons à l'examen de l'élite de ce palmarès en nous arrêtant à ceux qui ont été estimés incapables de porter un poids de 55 kilos. Voici la liste de cette élite :

Montrose II	65 kil.	1/2	Zenith II	57 kil.	
Quai des Fleurs	61 »	1/2	Chut	57 »	
Romagny	61 »	1/2	Galion d'Or	56 »	1/2
Pétulance	61 »		La Plata II	56 »	1/2
Mongolie	60 »	1/2	Neuter	56 »	
Porte Maillot	59 »	1/2	La Choisille	56 »	
Rodriguez	59 »		Shannon	55 »	1/2
Bugler	58 »	1/2	Corton II	55 »	1/2
Radial	58 »		Imperial II	55 «	1/2
Dundee II	58 »		Didins	55 »	1/2
Martial III	58 »		Manthorpe	55 »	
Hooligan	58 »		De Viris	55 «	

Au premier coup d'œil, nous sommes frappés par deux particularités : la première, c'est le chiffre élevé du top weight imposé à Montrose II ; celui de l'an dernier qui était échu à ce pauvre Lord Burgoyne n'était que de 62 kilos. La seconde, c'est la place importante occupée par les pouliches ; si l'on tient compte de la décharge de trois livres accordée aux femelles, Pétulance vient en réalité au second rang du handicap et Mongolie, au troisième rang. Elles sont suivies par Porte Maillot, qui occupe le sixième rang, puis, plus loin, par La Plata II et La Choisille.

Il est inutile, je crois, de chercher à tirer des conclusions de cette dernière constatation : la forme de deux ans, déjà bien fragile chez les mâles, l'est encore plus chez les femelles. Nous négligerons d'ailleurs celles-ci pour le moment, quitte à revenir à elles à la fin de notre étude.

Montrose II a bien fait ce qu'il fallait pour mériter la très haute estime en laquelle le tient le handicapeur. Le chiffre de ses gains, supérieur à 200.000 francs, le style de ses victoires, remportées facilement, la régularité de sa carrière, composée de six places de premier et de deux places de second sur neuf sorties, tout le désignait comme le champion de sa génération : sa dernière performance ne peut lui être reprochée, car il finissait second tout près, malgré une surcharge de quinze livres, dont la sévérité se faisait particulièrement sentir sur la distance de 1600 mètres.

L'étude du pedigree de Montrose II ne tend qu'à confirmer l'excellente opinion établie sur ses performances.

Montrose II est issu de la famille 2, par sa mère Mario, une jeune poulinière, importée d'Angleterre, en 1907 ; son père Maintenon est lui aussi de cette même famille. Cet inbreeding sur la famille 2, est renforcé, du côté de Maintenon, par Marden et Saint-Albans ; du côté de Mario par Camballo, Lord Clifden, Saint-Albans, par cinq courants de Voltigeur ou de sa propre sœur Volley, par huit courants de Blacklock. Tous ces ancêtres sont issus soit de la famille 2, soit, comme Blacklock, d'un inbreeding sur cette famille. Il semble donc évident que cette influence est prédominante dans l'ascendance de Montrose II. A un autre point de vue, le croisement qui a produit Montrose II, est presque un croisement en dehors ; les inbreedings les plus rapprochés qu'il comporte, ont lieu de la cinquième génération d'un côté sur la sixième génération de l'autre côté, les ancêtres communs étant au nombre de trois : Saint-Albans, Newminster et Young Melbourne.

Son père, Maintenon, est issu d'un inbreeding normal sur Stockwell et sur Newminster.

Quant à sa mère Mario, elle provient d'un inbreeding très rapproché sur Galopin, qui est son arrière grand-père du côté paternel et du côté maternel.

MAINTENON

C'est là l'application de l'ancienne règle : l'outbreeding venant après l'inbreeding.

A côté de ces constatations, l'une des principales caractéristiques de l'ascendance de Montrose II, réside dans le croisement de Le Sancy avec Galopin, croisement qui a donné de très bons résultats l'an dernier, notamment avec Alcantara II et Rire aux Larmes.

Bref, le pedigree de Montrose II est particulièrement intéressant : c'est pour cette raison qu'il nous a paru mériter un développement spécial.

Il semble être l'indice, pour sa troisième année, d'une carrière brillante, que ses performances de l'an dernier permettaient de prédire, d'autre part.

Quai des Fleurs, qui reçoit huit livres de Montrose II, a couru cinq fois à deux ans ; il a remporté quatre victoires consécutives ; puis, il a subi une défaite, très honorable d'ailleurs, dans le Grand Critérium où il a fini quatrième, à peu près sur la même ligne que le second, Romagny, et la troisième, Mongolie, à deux longueurs derrière Montrose II.

L'origine maternelle de Quai des Fleurs est excellente : elle le rattache à la famille 1. Sa mère, Belle Fleur, fille de Flying Fox, est née en France ; mais sa grand'mère a été importée d'Angleterre. Son arrière grand'mère, Busybody, a triomphé dans les Mille Guinées et les Oaks ; Spinaway, la mère de Busybody, en a fait autant ; quant à Queen Bertha, la mère de Spinaway, elle a remporté, elle aussi, les Oaks.

Comme chez Montrose II, l'ascendance de Quai des Fleurs ne présente que des inbreedings éloignés sur Stockwell et Newminster. Sa caractéristique est le croisement en dehors de Isonomy et Hermit du côté de son père Delaunay, avec Galopin du côté de sa mère. L'ensemble du pedigree est suffisamment bien établi pour permettre d'espérer une bonne carrière à trois ans.

Romagny porte le même poids que Quai des Fleurs ; il a fini d'ailleurs tout près de lui, lorsqu'il était second à deux longueurs de Montrose II, dans le Grand Critérium. Il avait auparavant couru non placé dans le Grand Critérium de Maisons-Laffitte pour ses débuts ; puis, il avait gagné le Prix Saint-Roman sur 1.800 mètres à Longchamp.

Romagny se rattache à la famille 17, qui a si bien réussi en France ; son arrière grand'mère, Rêveuse, a eu pour fils Révérend et Rueil. Mais il faut remarquer que la souche à laquelle il appartient a fourni bien peu de gagnants sérieux depuis quelques années. On peut espérer que les excellents éléments apportés par son père Rabelais possédaient la vitalité nécessaire pour combattre la décadence qui semble atteindre cette famille.

En tout cas, le pedigree de Romagny paraît indiquer une aptitude particulière sur les longues distances. Il possède un inbreeding normal de Vedette sur Qui Vive, tous deux fils et fille de Voltigeur et Mistress Ridgway ; le croisement en dehors intéressant est celui de Galopin sur Hermit.

C'est un concurrent qui pourra gagner de bonnes épreuves sur les distances qui dépassent la moyenne.

RENÉ RIONDET.

La semaine hippique

Rioumajou est décidément un cheval de très grande classe.

Nous avons beaucoup parlé déjà de Rioumajou, c'est un sujet défraîchi, sinon épuisé ; mais il faut pourtant y revenir encore, puisque l'excellent poulain de M. A. Veil-Picard a été le triomphateur de la semaine. Aussi bien, les questions qui se posaient a son sujet il y a une quinzaine de jours ont elles reçu depuis des solutions assez précises. A deux jours d'intervalle, le vendredi à Saint-Ouen, le dimanche à Auteuil, le fils d'Hébron a remporté deux succès très significatifs, non pas que sa victoire du Prix Courcolet, sur Coscodona et Saut de Loup, si admirable que soit la pouliche, puisse être considérée comme un exploit, ce qui a plu surtout, ce qu'on a applaudi, c'est la manière. L'entrain, le brio avec lequel Rioumajou a mené la course en avant, sa virtuosité sur l'obstacle, l'extrême aisance de sa victoire, la belle action qu'il avait paru faire, voilà surtout ce qu'on a admiré. S'il n'a battu ses adversaires que d'une demi-longueur, c'est parce que Parfrement a tenu à se faire accompagner, jusqu'au poteau. Il y a tenu pour éviter à son poulain toute velléité d'arrêt ou de dérobade. C'est isolé, en tête, très détaché devant les autres qu'il a la tentation de s'arrêter avant la fin et de rentrer directement au pesage. Faire sortir par une autre porte que la porte ordinaire, par une porte située au-delà du poteau les animaux sujets à pareille tentation, c'est le remède classique, que le baron Fiéret jadis et bien d'autres ont employé avec succès. Mais W. Davis et Parfrement qui connaissent évidemment mieux que personne le caractère et le tempérament de leur cheval, qui ont discerné les causes spéciales de ses incartades, ont usé d'un remède plus élégant. Dimanche dans le Prix Francisco Martin, comme vendredi, dans le Prix Courcolet, Parfrement s'est fait accompagner jusqu'au poteau, il a même fait mieux, il s'est laissé dépasser par Scoff II à la dernière haie, pour revenir le battre dans les dernières foulées. Ceci est tout à fait neuf dans la carrière de Rioumajou, qui avait montré jusqu'ici une aptitude très marquée à résister aux attaques, mais non celle si différente qui consiste à revenir à la fin sur l'adversaire. Il est vrai que ce retour n'a pas exigé de lui un effort bien sérieux. On ne peut dire de combien il a battu Scoff II ; cinq ou six livres peuvent être admises comme minimum. Avec les douze qu'il en recevait, cela ferait un écart de dix-huit livres. On n'est pas exactement fixé sur la valeur de Scoff II, mais c'est assurément un bon cheval, dont la qualité dominante doit être, je crois, la tenue. En cela, il est tout différent de Tattling, qu'il a laissée a huit longueurs derrière lui.

Tattling fera-t-elle les six cents mètres de vitesse qu'elle peut placer à la fin d'une course pas trop sévère. Elle a très peu de résistance. Sagement ménagée, elle est venue à l'entrée de la ligne droite dans un très bon style, et un moment a paru très dangereuse. Elle l'eût été bien davantage, si la distance avait été plus courte ou la course menée plus doucement. Quant à Made in England, il subit une éclipse qu'il faut espérer passagère, mais provisoirement et jusqu'à plus ample informé, il faut, je crois, l'abandonner.

Après le crack des hurdle racers de son âge, nous avons vu dimanche le crack des steeple chasers, Prince de Saint-Taurin. Chacun d'eux triomphe dans son domaine, jusqu'ici bien séparé. Nous les verrons probablement ensemble un jour où l'autre. Rioumajou est plus brillant, et probablement de meilleure classe. Mais Prince de Saint-Taurin est un bon cheval, sûr et sérieux. Sa victoire sur Mambrino et Soir de Fête, un Soir de Fête légèrement inférieur à lui même, je crois bien, ne nous a rien appris de nouveau sur son compte. Il a fait aussi bien et mieux l'an dernier. Mais elle nous a montré tout au moins qu'il a retrouvé la pleine possession de ses moyens, et qu'il est resté l'excellent cheval qu'il était l'an dernier. Cela suffit à lui assurer à bref délai de nouveaux et brillants succès, à commencer par celui qui l'attend dimanche dans le prix Finot.

STUART.

PETITE CORRESPONDANCE

MARIUS AURIAUX, A VOUVRAY. — Non, Darragon en est un exemple.

SERGENT-MAJOR PEZ, MARSEILLE. — C'est une formule qui a été essayée aux dernières manœuvres et qui a donné d'excellents résultats.

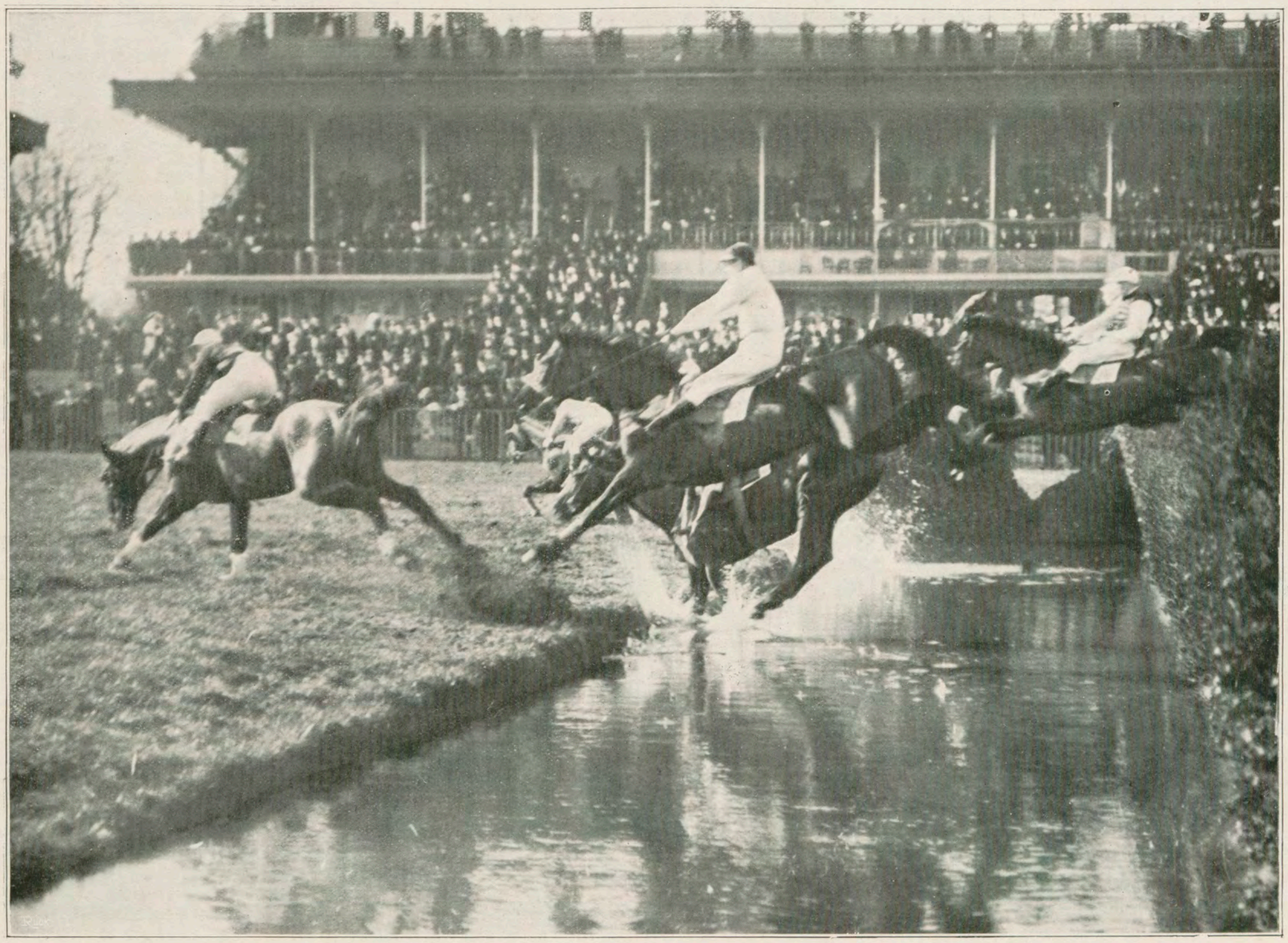
D. BECCAS, 10, COURS VOLTAIRE, AGEN. — A la belle saison, nous lui consacrerons une large place.

LES COURSES D'AUTEUIL

Rioumajou Cavero Clin d'œil Scoff II Selinonte

LA HAIE DU MUR DANS LE PRIX FRANCISCO-MARTIN (haies : 3.800 m., 15.000 fr.) — 3 mars.

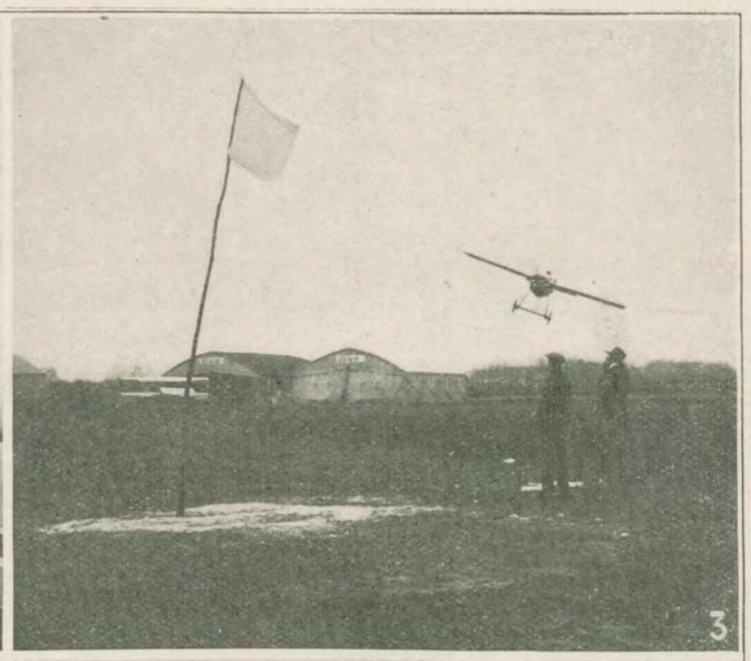
Rioumajou a mené devant Cavero, Selinonte, Scoff II et Made in England. Cavero et Clin d'œil fléchissaient avant la ligne droite. Scoff II faisait alors son effort et sautait la dernière haie avec Rioumajou. Une lutte splendide entre eux se terminait par la victoire de Rioumajou, avec une demi-longueur sur Scoff II. Tattling, à 8 longueurs, précédait Selinonte.



LA RIVIERE DES TRIBUNES DANS LE PRIX DE LA RIVIÈRE (steeple, 3.500 m.). — 3 mars.

A la rivière des tribunes, Drinker faisait une grosse faute, tandis que Appendicite, Burgonde et Evian culbutaient. Au huit, Romarin V menait, mais fléchissait dans les tournants. Arghoun et Drinker sautaient ensemble les derniers obstacles et Arghoun parvenait à prendre une courte tête à la fin. Romarin V, 3e à 10 longueurs.

L'AVIATION A PAU



LES RECORDS DE VÉDRINES ET DE TABUTEAU

Le 1er mars, Védrines battait les records jusqu'à 150 kil. couverts en 54 m. 35 s. 3/5 et Tabuteau celui des 250 kil. en 2 h. 7 m. 54 s. Le lendemain, Védrines atteignait 167 kil. à l heure sur son Deperdussin. — 1. Le départ de Védrines — 2. Védrines met un casque protecteur pour la première fois. — 3. Un virage de Védrines. — 4. Le Dr Doyen (en casquette) félicite Védrines. — 5. Védrines footballeur. — 6. Tabuteau après son record. (*Dét. tech. : magnéto Bosch.*)

LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

LE DEPART A CHAMPIGNY

Le tour de France automobile, organisé par notre confrère l'*Auto*, a réuni 58 partants. Toutes les meilleures marques se trouvent réunies ainsi que de nouveaux types qui tentent de s'affirmer dans cette importante épreuve qui durera jusqu'au 20 mars.

SAUNIER AU DEPART

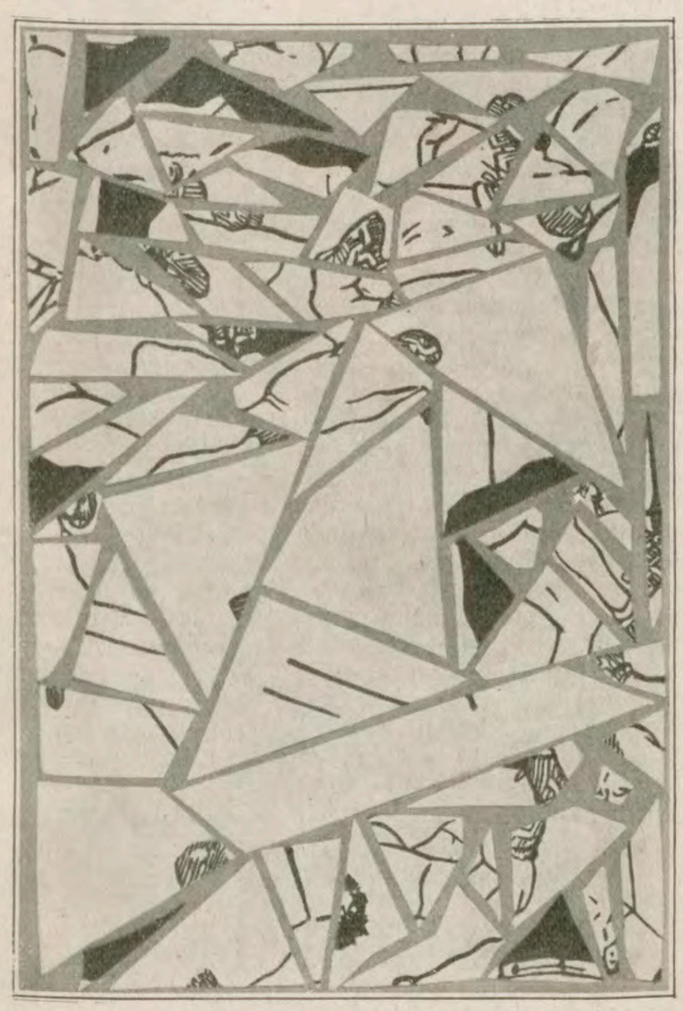
Le départ de Paris a été donné le 1er mars. Saunier s'est signalé dans les étapes jusqu'ici disputées, en se classant presque toujours premier à chaque arrivée.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Ce jour-là, Corbett et moi nous fîmes de nouveau assaut. Delaney et Charlie White m'avaient donné des instructions et m'avaient dit ce qu'il fallait faire, car il voulait que mon jeu rappelât, autant que possible, celui de Fitzsimmons. Ils avaient changé ma position de jambes, ramené ma main gauche un peu en arrière, et recommandé de frapper Jim du gauche au flanc. La première fois que je portai ce coup, le champion sauta légèrement et me porta un coup du droit à la pointe du menton. C'était un bon coup, mais il ne m'éblouit point. Il me rejeta seulement un peu la tête en arrière. J'essayai de recommencer le même coup, et chaque fois, Cor-



LE CHAMPION ME PORTA UN COUP DU DROIT A LA POINTE DU MENTON.

bett riposta de la même façon et m'atteignit le menton. Quand je revins dans le vestiaire après le round, Delaney me dit :

— Jeff, je ne croyais pas que vous auriez recommencé votre coup, après avoir vu de quelle façon on vous répondait. Vous devez avoir une bonne mâchoire.

— Eh bien, répondis-je, il me semble que c'est précisément ce que vous demandiez. Laissez-moi user du gauche à ma façon, et il ne m'attrapera guère plus d'une fois ou deux de cette façon.

— Assez, assez, dit Bill. Vous êtes là pour aider Corbett à s'entraîner, pour le moment. Vous allez boxer pendant quelques jours, comme on vous dira. Dans une semaine ou deux, vous pourrez faire comme il vous plaira.

C'est ce que je fis. Au commencement, je suivis les instructions et j'essayai le coup qu'on m'avait dit être celui de Fitzsimmons. Mais je ne m'en tirai jamais aussi bien que lorsque j'agissais à ma guise. Chaque homme à une manière instinctive de combattre et celle de Fitzsimmons n'était pas la mienne du tout. C'était un style qui lui était inspiré par sa constitution même. Fitzsimmons avait des jambes minces, maigres et des hanches larges. Il était un peu cagneux. Ses épaules étaient très puissantes et il avait une grande allonge. Toute sa structure le portait à pivoter autour de ses hanches et de ses genoux et à jeter son corps tout entier dans le coup. Mon style était tout différent. Je n'avais pas besoin de pivoter comme Fitsimmons. Tout ce que je faisais, était de tendre mon gauche, comme une poutre et de laisser les autres venir sur moi. Alors, je leur portais un coup du gauche, de près, à quelques pouces seulement, mais comme avec une massue. Pour le droit, je l'employais pour les coups au flanc quand on en venait aux clinches. Je prenais toujours une garde ramassée et mon menton était garanti derrière mon épaule gauche. Dès que je commençais à employer ma propre méthode, je fis bien mieux qu'auparavant, et surtout, après que j'eus commencé à imiter la vitesse de jambes de Corbett. C'est, à mon avis, ce que j'appris de mieux de Corbett. Ma manière de frapper était naturelle, et je n'avais besoin que de pratique. Mais Corbett était un maître dans le jeu des jambes, et j'appris beaucoup à le regarder et à travailler avec lui.

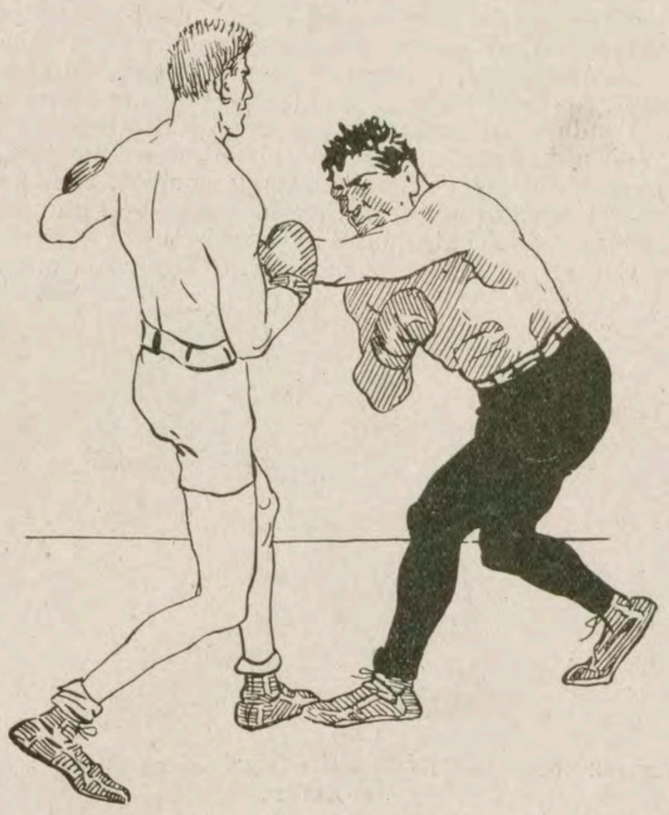
(1) Voir les Numéros depuis le 696.

CHAPITRE XV

CE QUE J'APPRIS A CARSON

Une des premières remarques que je fis quand je commençai à m'entraîner avec Corbett, c'est qu'à moins d'avoir les pieds du champion, j'avais autant de chances de le toucher que d'atteindre un canard sauvage avec une pierre. Quand nous commençâmes à boxer, il était aussi difficile à joindre qu'une ombre. Je me fatiguais à donner des coups de poings dans l'air et je dus me décider à chercher les corps à corps pour arriver à lui porter un premier coup. Puis, je me mis à le suivre rigoureusement dans ses sauts, ses crochets et ses bonds. Dans les clinches, je m'appliquai à mettre mes pieds tout à côté des siens, en me fendant en même temps à lui porter un coup aux côtes. Puis, quand je rompais, j'essayais de sentir son pied de mon pied gauche et je frappais d'une main ou de l'autre. White me plaisanta après ce round et me demanda si j'essayais de marcher sur le pied de Corbett, pour le tenir, de façon à ce qu'il ne puisse plus s'en aller. Mais je suivis mon idée. Corbett voyait bien ce que je faisais, et je m'en aperçus bien, car, quand nous reprîmes l'assaut, il prit soin d'être encore plus vite de façon à me tromper.

Une autre chose que j'appris aussi, c'est l'art des feintes. Corbett est le meilleur homme que j'ai jamais vu, dans cet ordre d'idées. Il feinte avec le poing, comme un maître d'armes avec son fleuret. Il vous amène à la position qu'il veut obtenir, pour lui laisser une ouverture, et il en profite tout de suite. J'avais cependant un avantage contre lui, que peu d'hommes ont possédé dans le ring au même point que moi. Un coup ordinaire ne m'affectait en rien et un coup dur, même, ne me troublait guère. Aussi, le meilleur parti que j'avais à prendre, quand Corbett faisait une feinte, c'était de n'y porter aucune attention, mais de m'arrêter en face de lui et de frapper de l'une ou de l'autre main, suivant ma position. C'est un système que j'ai toujours trouvé très déconcertant pour un boxeur. Cela le



JE LUI PORTAI UN COUP DU GAUCHE AUX CÔTES.

prive au moins de la moitié de la supériorité que lui donne la science.

Quand un boxeur habile peut arriver à tromper son adversaire, il a le match en main. Mais s'il ne peut pas y parvenir, il ne tire pas grand avantage de sa science. Corbett avait l'habitude de tenir le bras gauche droit, allongé, à la hauteur de l'épaule, puis de le retirer et, soit de faire une feinte rapide, soit de porter un coup moitié jab et moitié hook. Si la feinte vous amenait à prendre la garde haute, il en profitait pour vous porter un coup dur du droit aux rognons. Pour moi, je m'arrêtais et je lui portais un coup droit du gauche à la mâchoire. Cela changeait sa tactique.

La partie de l'entraînement qui me plaisait le plus, était le travail sur route. Je ne m'en fatiguais jamais. Corbett et moi, et quelquefois les autres sparring partners qui l'entraînaient, partions chaque jour pour faire un tour de 10 ou 12 milles. Tantôt nous marchions et nous courions alternativement, tantôt je faisais tout le parcours à un petit train de course, finissant par un sprint de 200 ou 300 yards, quand nous approchions du jeu de paume. Jim Corbett était très fier de ses qualités de coureur, et naturellement nous faisions toujours ensemble le rush final, quoiqu'il ne se passât guère

NOUS FAISIONS ENSEMBLE LE RUSH FINAL.

de jours sans que je le laisse loin derrière. La course était chez moi un sport naturel, et, pendant que Corbett passait des mois sur les routes avec une troupe de figurants, j'avais occupé des journées à courir dans la montagne, à acquérir du souffle et à me faire des jambes dures comme de l'acier. La chasse, à laquelle j'avais consacré tous mes loisirs, m'avait aussi donné de la vitesse. Un Indien, dit-on, peut suivre la trace d'un daim vigoureux et le forcer à la course en un jour. J'avais grandi en me livrant à peu près au même genre d'entraînement que les Indiens.

A côté de cela, il y avait dans ma constitution quelque chose qui me donnait de la vitesse, en dépit de ma taille et de mon poids. Walter Christy, le grand coureur professionnel, chef-entraîneur de l'Université de Californie, m'examinant avec soin, quelques années plus tard, alors que je m'entraînais pour un combat, me disait que si je m'étais décidé pour la course au lieu de la boxe, il aurait fait facilement de moi un « homme de dix secondes ». Il me dit que mes muscles étaient longs et souples, bien allongés aux articulations, me donnant beaucoup de ressort et d'endurance, que mes genoux étaient faits pour la vitesse, avec de larges rotules et que j'avais les tendons attachés de façon à former le plus grand bras de levier possible. Qu'il s'agît d'une course de fond ou d'un sprint, je pouvais toujours tenir Corbett. Je me laissais battre de temps en temps, parce que je voyais que cela semblait lui faire plaisir. Mais, quant aux autres, ils n'étaient jamais à l'arrivée, et nous en laissions toujours un ou deux au camp, pour attendre le champion à son arrivée.

Je me souviens d'un beau jour où nous fîmes une longue course. Corbett était alors tout à fait en forme, vite comme l'éclair et pouvait courir ou boxer une journée entière. Nous fîmes environ huit milles à la marche à l'aller, et pour revenir nous prîmes un bon train de course. Les routes étaient couvertes de neige bien tassée. Le ciel était clair, l'air pur, comme il est toujours à Carson, à

La première des gravures de ce numéro a été découpée de façon à constituer un « puzzle ». Sa reconstitution constitue la huitième des questions de notre Concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce Concours.

cause de sa situation élevée au-dessus du niveau de la mer, qui en fait un pays tout à fait sain. Nous rencontrâmes seulement une ou deux personnes, car notre itinéraire laissait la grande route entre le camp et la ville et suivait la ligne de sommet des collines. En allant, je fouillais du regard les sous-bois, espérant apercevoir sur la neige les traces de quelque daim que j'aurais essayé de forcer à pied, pour m'amuser. Mais, en fait de gibier, nous n'aperçûmes qu'un lapin, qui se leva sous mes pieds et disparut tout à coup dans son terrier.

Au retour, nous commençâmes à prendre un bon train, Corbett menant et moi le suivant sur ses talons. Près de Shaw's Springs, nous retrouvâmes

JE PENSAIS QUE NOUS ALLIONS AVOIR UN BEAU COMBAT.

la grande route. A deux cents yards de la salle, il y avait une petite côte. C'est là que nous commençâmes notre sprint.

— Allez! cria Corbett. Nous restâmes nez à nez jusqu'à la fin. Billy Wood et Mac Vey, nous attendaient au quartier. Quand nous fûmes à quelques mètres, ils se précipitèrent pour nous ouvrir la porte. En une seconde, nous fûmes dans le petit vestiaire, bien chauffé. Corbett haletait, mais il le dissimulait autant qu'il pouvait, car il était très fier de son souffle. Il se laissa tomber sur une chaise et tendit ses jambes à Billy Wood, pour qu'il lui délaça et lui enleva ses souliers. Pour moi, je pris une ou deux respirations profondes, j'enlevais mes vêtements trempés de sueur, et j'en pris de secs. Maintenant, j'étais frais comme une rose, et je me retournais pour aider à masser Jim. De nous deux, je pense que c'était moi qui étais en meilleure condition, et je n'étais qu'un entraîneur! Charley White me prit à part une demi-heure après et me demanda ce que je pensais de notre homme. Je lui dis franchement mon opinion; White paraissait anxieux.

— Vous étiez plus frais que Jim, quand vous êtes arrivés, me dit-il.

— Sûrement, répondis-je, mais il a mené le train tout le temps, et je n'ai fait que le suivre. C'est un des meilleurs coureurs que j'aie jamais vus.

Billy Delaney pensait que Corbett faisait trop de travail sur la route, surtout quand il fit une longue marche la veille du jour où il devait rencontrer Fitzsimmons. « Il a laissé son titre de champion sur la route », disait plus tard Delaney. Mais Jim était un grand garçon tout en nerfs. Il fallait qu'il fut sans cesse occupé. Pour moi, je ne cherchais guère à tuer le temps, quand je savais que mon travail était terminé et que j'étais prêt. Une partie de croquet ou une couple d'heures de poker suffisaient pour remplir mon temps. Corbett était tout à fait différent. C'était un esprit inquiet, se figurant toujours qu'il avait encore quelque chose de plus à faire pour se mettre tout à fait en forme et peut-être, perdant plus de force alors par sa nervosité, qu'il n'en gagnait par son travail. Fitzsimmons, nous dit-on, cessait son entraînement quelques jours avant le combat et passait le reste de son temps à fendre du bois et à forger des fers avec les fermiers qui étaient venus le voir à son camp.

CHAPITRE XVI

MA PREMIÈRE RENCONTRE AVEC FITZSIMMONS

Il n'y avait plus que quelques jours avant le grand event. Les cent et quelque journalistes qui étaient à Carson, étaient à l'affût de quelque nouvelle à sensation. Ils avaient écrit sur Corbett tout ce qu'il y avait à dire, depuis la façon dont il mangeait, jusqu'à celle dont il se brossait les cheveux, et ils étaient toujours à fouiner partout, ouvrant l'œil, tendant l'oreille et interrogeant tout le monde. Un journal de San Francisco tenait la tête dans cette course à l'information, car il s'était assuré, moyennant 15.000 £, l'exclusivité des interviews de Corbett. Ce fut un des reporters de ce journal, qui eut l'idée, un jour qu'il était à court de copie, d'imaginer une rencontre entre les deux adversaires. Il proposa à Corbett d'aller faire un tour sur la route de Fitzsimmons, et de le mettre face à face avec l'Australien. Corbett n'avait aucune objection à se rencontrer avec Fitzsimmons. Tous les jours, Fitz faisait quelques milles de course, en partant de la ferme de Cook, où était son camp d'entraînement, et passait devant le grand bâtiment en pierre qui sert de prison. Il y avait là un bon prétexte, pour Corbett, d'empiéter sur le territoire de son adversaire, car la cour de la prison était une des plus grandes curiosités de la région, et il ne l'avait pas encore visitée. En faisant les travaux de nivellement pour la construction de la prison, les ouvriers avaient mis au jour une couche qui était couverte de millions de traces d'animaux et d'oiseaux de toutes espèces. Les savants estimaient que ces traces remontaient à environ 2.000 ans. Elles avaient été faites par des animaux, sur la vase qui couvrait les bords d'un lac. La crue les avait remplies de boue et tout cela s'était pétrifié avec le temps. Maintenant, elles apparaissaient aussi nettes que si elles avaient été faites il y a une heure. La cour de la prison en était entièrement recouverte.

Il fut donc décidé que Corbett irait visiter la prison, le matin de bonne heure, juste au moment où Fitz avait coutume de s'entraîner. Corbett et moi, partîmes en voiture, avec Homer Davenport, le dessinateur, et une couple de reporters. Le camp de Corbett était d'un côté de Carson, et celui de Fitz, de l'autre côté, et plusieurs milles les séparaient. Nous évitâmes soigneusement de traverser la ville, puis, quand l'eûmes contournée, nous descendîmes de voiture et continuâmes rapidement à pied vers la prison.

Tout allait bien. Au bout de quelques instants, nous apercevions la tête de Fitzsimmons se balançant de haut en bas, dans le lointain. Il venait vers nous en courant, tenant une badine à la main. Il se trouvait bientôt à notre hauteur et allait nous passer, sans avoir fait attention à notre petit groupe. Mais un journaliste l'appela, et il s'arrêta. Les deux champions se trouvaient face à face. L'accueil fut plutôt froid. J'appris depuis qu'ils s'étaient rencontrés une fois, dans l'Est, et qu'ils étaient des ennemis acharnés. Ils se regardaient mutuellement en « chiens de faïence », quand un des journalistes dit: « Serrez-vous la main, messieurs! » Corbett tendit la main. Mais Fitz fit un pas en arrière et refusa.

— La dernière fois que je vous ai offert la main, dit-il, vous m'avez frappé à la face. La seule fois que je vous la serrerai maintenant, c'est quand je vous aurai mis à terre pour dix secondes!

— Alors, vous ne me la serrerez jamais, dit Corbett, rouge de colère. Vous n'avez aucune chance.

Pendant un instant, il sembla qu'ils allaient en venir aux mains sur la route même. Pour ma part, je pensais que ce serait un joli combat. Mais les autres s'interposèrent. Fitzsimmons continua sa course et nous entrâmes dans la prison.

Corbett était en rage : « Il me serrera la main

FRITZ TOMBA LA TÊTE LA PREMIÈRE DANS UN TAS DE NEIGE.

quand il m'aura envoyé à terre, grommelait-il. Il croît qu'il y arrivera !»

Fitzsimmons me fit, dès cette première rencontre, une grande impression. Il paraissait bien léger pour aspirer au championnat du monde des poids lourds; quoique ses épaules fussent presque aussi larges que les miennes, on voyait nettement que ce n'était, de la tête aux talons, qu'une masse de tendons maigres et saillants comme des cordes d'acier, sans muscles, pour ainsi dire. Et cependant, il a battu un lot de très bons boxeurs, en un coup ou deux. C'était un garçon très chaud qui, évidemment, se battait pour son plaisir. Fitz était une aimable combinaison du boxeur avec le pince sans rire. Souvent, déjà, à Shaw's Springs, j'avais entendu conter de ses farces. Ce jour-là, comme je l'appris depuis, il continua sa course jusqu'à Carson et se rendit au bureau d'un de ces journaux temporaires qui s'étaient créés à l'occasion du match. Là, il passa une demi-heure à essayer de battre les records sur un punching ball qu'on avait fait venir de Nevada pour essayer les boxeurs. Puis, voyant qu'un groupe de photographes l'attendaient dans la rue, il essaya de leur échapper en sortant par une fenêtre de derrière. Mais il perdit l'équilibre et tomba, la tête la première, dans une couche de neige où il se trouva prisonnier avec les deux jambes en l'air, s'agitant comme les branches d'un appareil télégraphique à signaux. On le tira de sa désagréable situation, non sans l'avoir, tout d'abord, photographié.

Quand nous rentrâmes ce jour-là, ce fut un des plus durs assauts de la saison d'entraînement. Corbett pouvait à peine attendre que nous ayons mis les gants. Il lui semblait que chacun de ceux qui étaient en face de lui était Fitzsimmons. Le pauvre Billy Vood, en dépit de son masque pneumatique, avait la bouche fendue si terriblement, qu'il ne put manger ce soir-là à diner.

Ce fut un jour ou deux après cela, si je me souviens bien, que White et Delaney décidèrent que Jim devait faire un essai. On m'appela et on me dit de combattre pendant quatre rounds en donnant tout ce que je pouvais. C'est alors que je me rendis bien compte pour la première fois du meilleur travail de Corbett. Il me surprit car je commençais à croire qu'il ne pouvait pas m'atteindre. Cette fois, il me laissait venir à lui, m'arrêtait d'une façon merveilleuse, ou me frappait du droit si dur, à la mâchoire que j'entendais mes dents grincer et mes os craquer dans leurs jointures. J'essayais de riposter et il montrait quelque respect pour mon gauche, en se gardant soigneusement de le laisser venir en contact avec sa face. Je n'arrivai finalement à porter que quelques bons coups. Comme je rentrais au vestiaire après le premier round, car nous alternions, trois hommes boxant à tour de rôle avec Corbett, je croisai l'athlète collégial, qui venait de mettre les gants.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

VOYEZ CE PUZZLE!

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Pour la huitième question sportive que nous posons aux lecteurs qui suivent notre concours de Jeffries, nous avons choisi une formule nouvelle qui les intéressera certainement.

Il s'agit de reconstituer un des dessins du spirituel artiste américain Edgren, accompagnant le texte de notre feuilleton. Ce dessin, que nous avons transformé en puzzle, représente un épisode de l'entraînement de Corbett avec Jeffries ; d'ailleurs, pour faciliter la tâche de nos lecteurs, nous publions la légende au-dessous de ce puzzle sportif que l'on trouvera à la page précédente. Reconstituer, il doit former un rectangle de 7 cent. de large sur 7 1/2 de haut.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

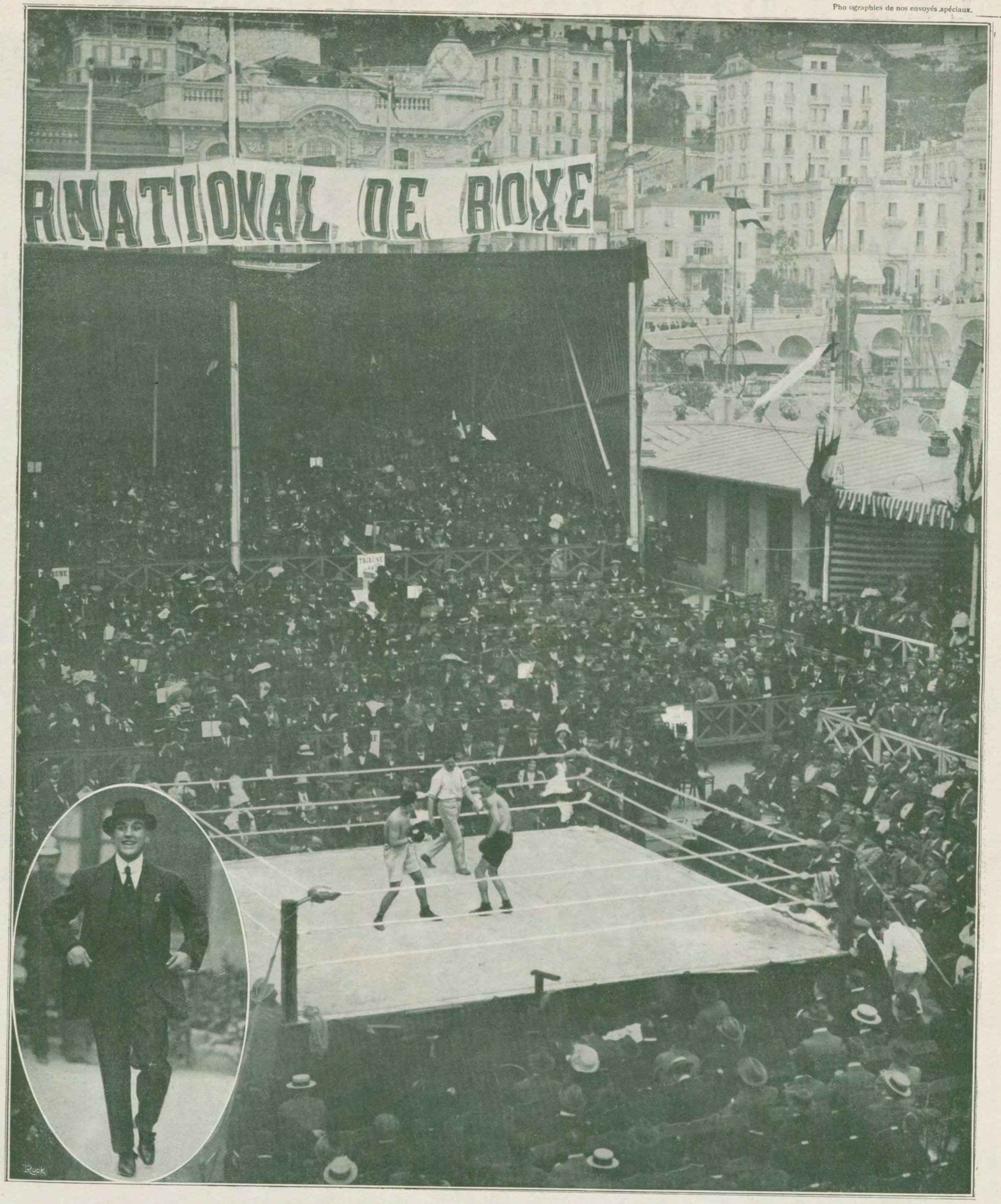
Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page IV des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours. CALCHAS.

Voir les numéros depuis 1 e 696

LE MATCH CARPENTIER-SULLIVAN

Photographies de nos envoyés spéciaux.

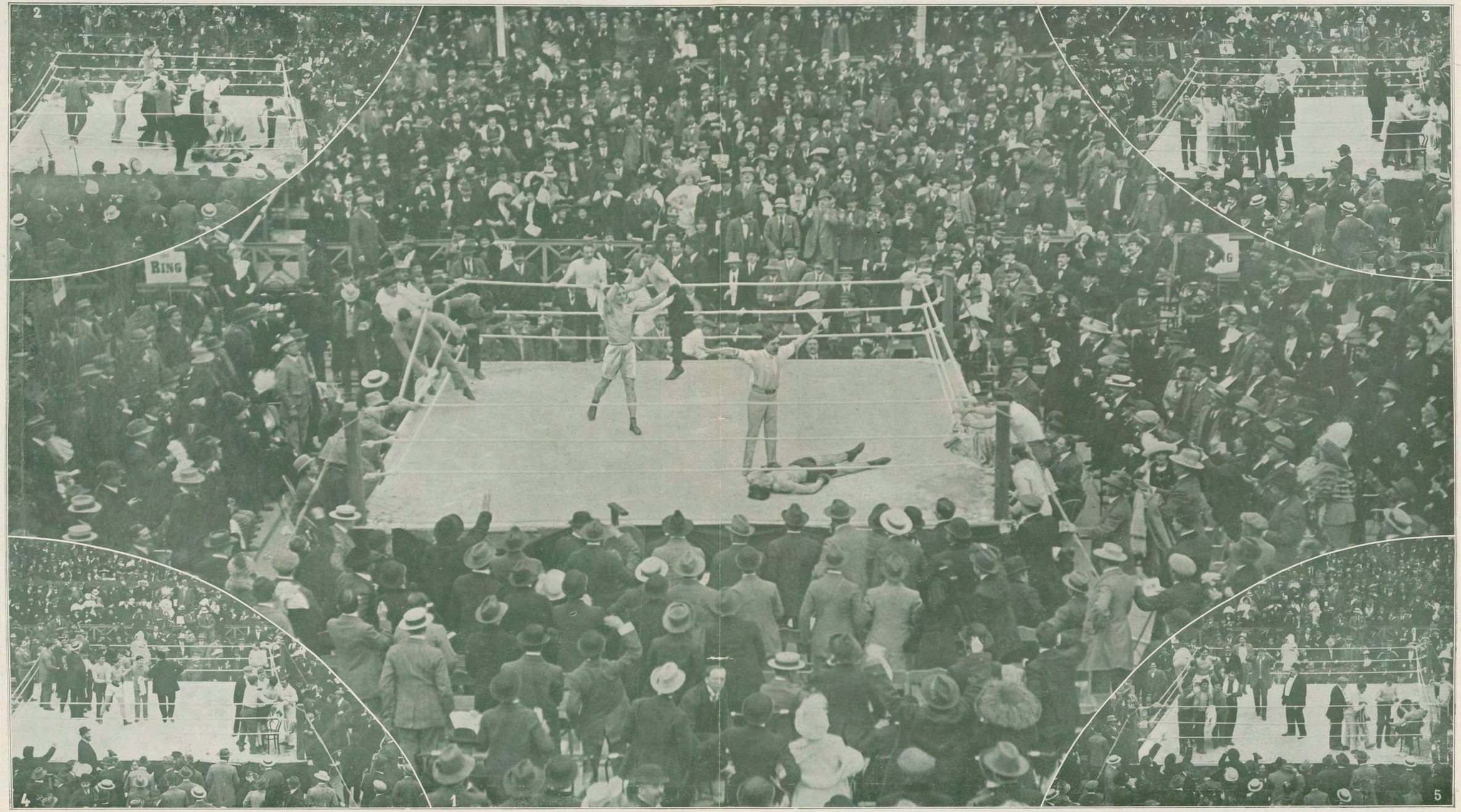


LE PREMIER ROUND DU MATCH

Le 29 février, à Monte-Carlo, dans le Stand des canots-automobiles, transformé en une somptueuse arène comprenant 5.650 places, a été disputé, à 3 heures de l'après-midi, le match Georges Carpentier-Jim Sullivan, pour le championnat d'Europe des poids moyens. Pour la seconde fois de la saison, Carpentier s'est attribué le titre de Champion d'Europe. Il a triomphé de prodigieuse façon en moins de deux reprises. En médaillon, le vainqueur danse un cake-walk pour fêter sa victoire.

LA VIE AU GRAND AIR

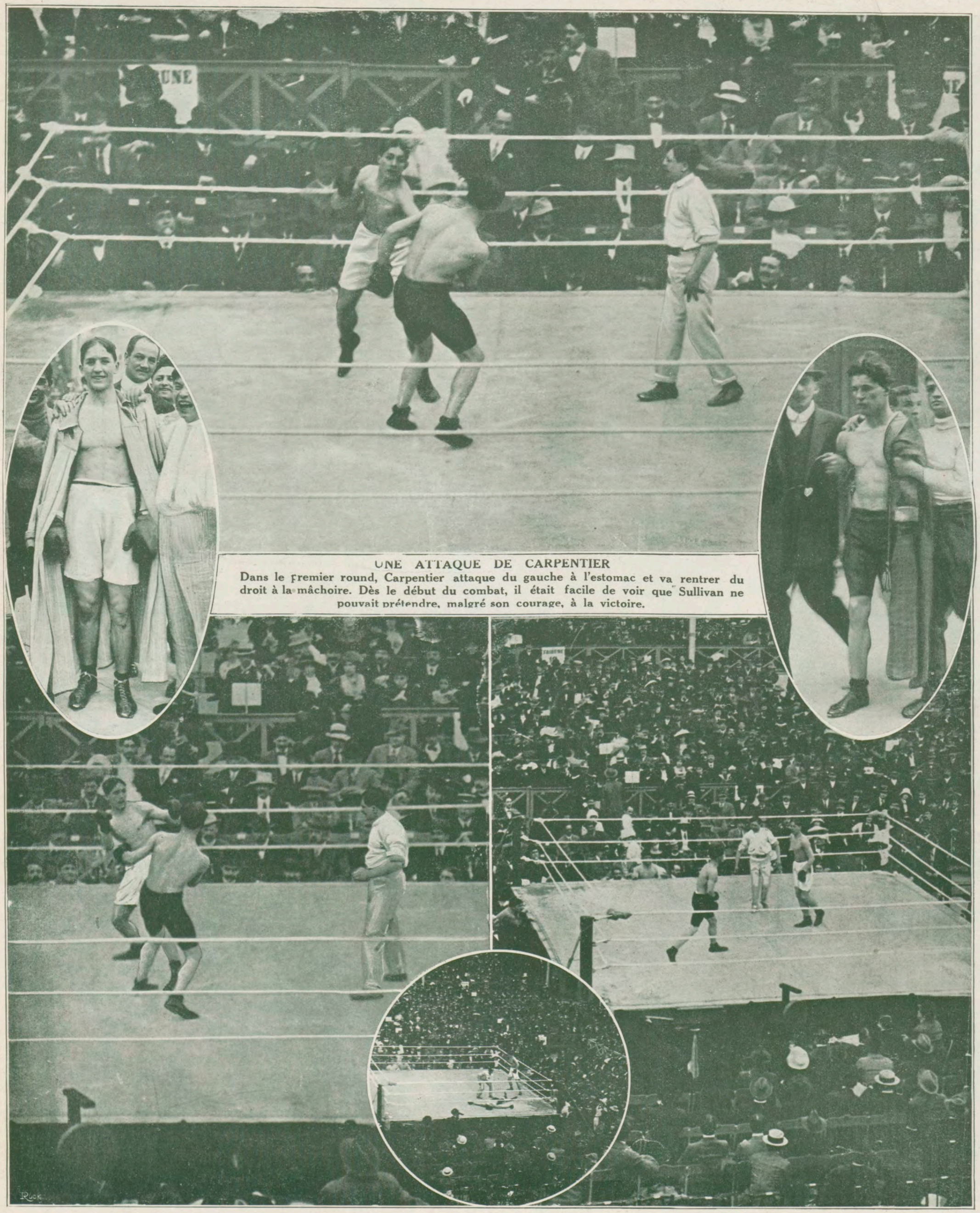
LES DIVERSES PHASES DU KNOCK-OUT DE SULLIVAN



CINÉMATOGRAPHIE DU KNOCK-OUT QUI DONNA LA VICTOIRE A CARPENTIER

Une foule colossale assistait à la rencontre attendue avec émotion par tous les sportsmen. La recette atteignit près de 100.000 francs, mais les frais, assurés par l'International Sporting-Club, dépassaient 127.000 francs. Pour être à la hauteur de la situation, Georges Carpentier se conduisit en champion du monde. Avec une virtuosité, un art, une maëstria infinis il expédia son adversaire au pays des songes en moins de deux rounds. Nous donnons les diverses phases de l'émouvant knock-out : — 1. Le directeur du combat Cuny prononce la mise hors combat de Sullivan. — 2. Tandis que les seconds de Sullivan le relèvent, Carpentier est porté en triomphe par les siens. — 3. Carpentier fait un signe de joie à sa mère et à ses sœurs. — 4. Carpentier va serrer la main de sa victime. — 5. Sullivan est encore évanoui tandis que Carpentier fait le tour du ring porté en triomphe. (*Les gants et le ring qui servirent à la rencontre furent fournis par la maison A.-A. Tunmer et Cie.*)

4 MINUTES DE COMBAT = 32.000 FRANCS



UNE ATTAQUE DE CARPENTIER

Dans le premier round, Carpentier attaque du gauche à l'estomac et va rentrer du droit à la mâchoire. Dès le début du combat, il était facile de voir que Sullivan ne pouvait prétendre, malgré son courage, à la victoire.

LE DÉBUT DU SECOND ROUND

Sur une attaque esquivée de Sullivan, Carpentier rentre à la figure. En médaillon, Carpentier après sa victoire : derrière lui Kid Mac Coy, à sa gauche Descamps.

LES BRAS EN CROIX

Carpentier vient de porter son double crochet à la mâchoire du droit et du gauche. Sullivan est tombé à la renverse, les bras en croix.

AVANT LE COUP FATAL

Carpentier se découvre. Il va esquiver une attaque de Sullivan et c'est alors qu'il le knock-outera. En médaillon : Sullivan, après sa défaite, s'en va titubant.